



## Documento de Preguntas y Respuestas I

### CONSULTAS Y ACLARACIONES

#### PROYECTO 4.2. AIPMUS

#### PLAN DE CIRCULACIÓN DE LA ZONA CENTRO DE LA ALCALDÍA DEL DISTRITO NACIONAL

Mediante la presente, remitimos a continuación la respuesta a las consultas/preguntas/aclaraciones solicitadas sobre el proyecto 4.2 de Plan de Circulación de la Zona Centro de la Alcaldía del Distrito Nacional hasta la fecha límite establecida previamente, martes 22 de febrero de 2022.

**P1: Se solicita extender en dos semanas el plazo de presentación de ofertas.**

R1: Se extiende la fecha de presentación de ofertas hasta el miércoles 16 de marzo de 2022 a las 2:00p.m. (ver Enmienda II)

**P2: Sección I - Instrucciones a los consultores, Apartado 2.4 El Cliente, oportunamente y sin costo para los Consultores, proporcionara los insumos, datos del proyecto relevantes e informes requeridos para la preparación de la Propuesta del Consultor. Favor de especificar los insumos y el nivel de detalle a los que el consultor tendrá acceso.**

R2: - Se cuenta con información actualizada de todas las intersecciones semaforizadas en el área objeto de estudio.

- El INTRANT cuenta con información detallada de conteos de tráfico en diferentes periodos para los principales corredores viales.
- Se cuenta con mediciones de longitud de cola y demoras en algunas de estas intersecciones.
- Adicionalmente cuenta con evaluación de nivel de servicio en corredores como la Avenida Winston Churchill, la Avenida Abraham Lincoln, el Corredor Núñez de Cáceres y la Avenida George Washington.
- Se cuenta con medición de velocidades de circulación en estos corredores.
- El INTRANT a través del observatorio de seguridad vial tiene información de la ocurrencia de los siniestros viales.
- En los Términos de Referencia se identifican algunas de las intervenciones recientes de INTRANT en las cuáles se cuenta con información de características del tráfico como se describió anteriormente.

**P3: Sección VII – Términos de Referencia, Apartado 3 Objetivos específicos. a. Diagnóstico de la situación actual e identificación de las intersecciones críticas, incluyendo un diagnóstico del funcionamiento y eficiencia operativa del CCT. Favor de especificar el alcance esperado del diagnóstico requerido, que elementos debe considerar el consultor dentro de la propuesta para la evaluación de la eficiencia operativa del CCT.**

R3: El alcance y metodología de Diagnóstico hacen parte de los ítems que serán evaluados para cada proponente. Se espera que sea el Consultor el que proponga estos elementos.

**P4: Sección VII – Términos de Referencia, Apartado 4, Actividades y plan de trabajo, Diagnóstico de la situación actual.** Favor de confirmar la necesidad de recopilación de información directamente en campo. De ser así, favor de indicar si hay requerimientos específicos para su aplicación.

R4: No se espera que el Consultor desarrolle toma de campo a cargo de los recursos de la Consultoría. En caso de que se requiera alguna actualización, se solicitará al Consultor determinar la metodología de toma de información que será realizada por el INTRANT. Se espera que el estudio utilice principalmente la información existente.

**P5: Sección VII – Términos de Referencia, Apartado 4, actividades y plan de trabajo, i. Evaluación de la gestión de control en vía por parte de Digesett.** Favor de especificar el alcance esperado de la evaluación citada, que elementos debe considerar el consultor dentro de la propuesta para la evaluación de la Digesett.

R5: Las intervenciones de Autoridad y regulación son fundamentales para la mejora de la circulación vial. Se espera que el proponente plantee un alcance y metodología que permita medir el desempeño actual de Digesett y proponer recomendaciones de mejora.

**P6: Sección VII – Términos de Referencia, Apartado 4, actividades y plan de trabajo. Fase 3, interacción con el proyecto 1.1 “sistema integrado de transporte público y macro modelación” del AIPMUS.** Favor de compartir más detalle del Sistema Integrado de Transporte Público, y definir cuál es el alcance esperado de la interacción entre el transporte público y el transporte privado en la modelación.

R6: La descripción detallada del Sistema Integrado de Transporte Público se puede consultar en el sitio <https://www.mobiliseyourcity.net/es/node/416>

**P7: Sección VII – Términos de Referencia, Apartado 5, Informes y entregas.** Favor de confirmar al consultor el detalle esperado de la entrega del Plan de circulación y gestión del tráfico, indicar si es una propuesta preliminar que se simulará en la fase 4. Favor de reconsiderar el orden de los entregables, toda vez que el modelo puede construirse desde la Fase 1 para la.

R7: Los Términos de referencia plantean el siguiente alcance del Plan de Circulación:

Fase 2: Definición del plan de circulación y de gestión del tráfico

- a. Identificación de cuellos de botella, diseños viales y de operación que requieran ser optimizados para mejorar la circulación.
- b. Definición de escenarios contrastados a corto, medio y largo plazo, en materia de circulación (incluyendo los diferentes modos de transporte peatones, ciclos, motociclistas, transporte público y transporte privado).
- c. Propuesta de reorganización de los movimientos a nivel de las intersecciones de los corredores de transporte público y otras intersecciones estructurales del perímetro de estudio.
- d. Definición de un sistema de prioridad semafórica para el transporte público.
- e. Propuesta de adaptación y mejora de las fases y tiempos del ciclo semafórico.
- f. Propuesta de diseño de onda de verde.
- g. Plan de desarrollo estratégico y fortalecimiento de las actividades del CCT de cara a la supervisión, control, adaptación y mejora de las condiciones de circulación.
- h. Evaluación económica de las propuestas de implementación del plan.
- i. Propuestas de pacificación de tráfico en zonas de alta siniestralidad vial.
- j. Identificación de medidas prioritarias de fiscalización.
- k. Propuestas para el mejoramiento de la fiscalización.

El Consultor debe plasmar en su propuesta el detalle que espera dar a estos estudios. Esto será motivo de evaluación y comparación. Es aceptable que se cambie el orden de actividades, adelantando la fase de modelación.

**P8: Sección VII – Términos de Referencia, Apartado 8 requisitos del consultor, Personal no evaluable “Experto en Fiscalización del tráfico, Experto en estrategias de parqueo”. Favor de definir la profesión solicitada o afín para el cumplimiento del personal, indicar si ingeniería en tránsito es suficiente para cubrir el perfil.**

R8: No se solicita una formación específica. Se exige experiencia en temas de fiscalización y regulación de tráfico. La formación de ingeniero de tránsito es aceptable.

**P9: Sección VII – Términos de Referencia, Apartado 8 requisitos del consultor “Experto en diseño público”. Favor de especificar si hay una profesión específica o afín que debe cumplir el experto, favor de indicar que tipo de proyectos de espacio público son requeridos dentro de la experiencia.**

R9: No se solicita una formación específica. Se considera necesaria experiencia en temas de diseños viales urbanos, pacificación de tráfico y prioridad al transporte público.

**P10: Sección VIII - Condiciones de Contrato y formularios estándar de Contrato, 43.1 Y 43.2 Impuestos y derechos. ¿El presupuesto global debe incluir los impuestos y retenciones aplicables si es otro país quien presenta la propuesta?**

R10: Se considerará que la propuesta financiera del consultor incluye todos los impuestos, tasas y derechos aparte de los impuestos en el país del cliente descritos en las Subcláusulas 43.1 y 43.2 de las Condiciones Especiales del Contrato que deberán estar identificados de acuerdo al IAC 16.3

**P11: Sección VII – Términos de Referencia, numeral 4, Fase 1:**

- a) *Identificación de las zonas de parqueo y realización de encuestas de ocupación en cuatro tiempos del día a definir de acuerdo con la información de campo.*
- b) *Evaluación de las condiciones actuales de circulación tanto en hora punta de la mañana como hora punta de la tarde.*
- c) *Identificación de actividades generadoras de congestión en zonas específicas tales como colegios, accesos a centros comerciales y zonas industriales, cargue y descargue de mercancías.*
- d) *Impacto en el tránsito de vehículos tipo concho y de motociclistas.*

**Evaluación de la situación actual del Centro de Control de Tráfico.** Estas fases implican visitas de campo para poder realizar el trabajo de manera correcta. Se debe tomar en cuenta la posibilidad de viajar (COVID) y la posibilidad de subcontratar a alguien local para el trabajo.

R11: La presencia en campo del equipo del Consultor es un elemento clave en el proceso de selección. Se espera una presencia importante en Santo Domingo. El tema del COVID no debe considerarse como una limitante.

**P12: Sección VII – Términos de Referencia, numeral 4, Fase 1: Punto j) Identificación de puntos críticos de siniestralidad vial.** Favor aclarar si se cuenta con datos de siniestralidad vial. Los puntos críticos por lo general se determinan usando datos históricos, verificar si en RD hay datos georreferenciados de siniestros viales o si toca revisar de manera manual (leyendo direcciones, por ejemplo) o incluso si se trataría de una inspección de seguridad vial en caso de no contar con ninguno de los anteriores.

R12: El Observatorio de Seguridad Vial de la República Dominicana, administrado por el INTRANT tiene información de las principales características de los siniestros. Se requiere por parte del Consultor una evaluación de puntos críticos y propuestas de mejora de los flujos de los diferentes actores a través de medidas de mejoramiento de la infraestructura, regulación y autoridad.

**P13: Sección II - Hoja de Datos. Apartado IAC 17.1: Los Consultores no tendrán la opción de presentar sus Propuestas por medio electrónico. Apartado IAC 19.1: El procedimiento de apertura en línea será: No se aceptarán propuesta enviadas por correo electrónico.** Les solicitamos puedan considerar la posibilidad de permitir la entrega de la propuesta a través de correo electrónico. El envío en formato digital es una alternativa positiva para reducir los riesgos derivados por la contingencia por COVID 19 y para contribuir con la sostenibilidad y reducción de la huella de carbono de las actividades necesarias para la elaboración de la propuesta

R13: Por requerimiento explícito de la AFD las propuestas deben ser recibidas en medio físico en las oficinas del INTRANT en Santo Domingo.

**P14: Sección VII – Términos de Referencia, numeral 4, Fase 2: Punto h. “Evaluación económica de las propuestas de implementación del plan.” Sección VII – Términos de Referencia, numeral 4, Fase 2: Punto d. “Evaluación económica”. En ambas fases se solicita el desarrollo de una evaluación económica. ¿Cuál es el objetivo y alcance de esta evaluación económica en cada fase?**

R14: Se requiere una única evaluación económica de las propuestas contenidas en el Plan de Circulación.

**P15: Sección VII – Términos de Referencia, numeral 8, Tabla 2 – Requerimientos – “Experto en evaluación de proyectos”. Se solicita explicar qué tipo de proyectos se consideran evaluación de alternativas de proyectos. Es nuestro entendimiento que puede ser análisis económico y/o financiero de varias opciones de desarrollo de un proyecto en el cual se selecciona la opción que mejor resultados obtenga, por ejemplo, en estudios de factibilidad de proyectos de infraestructura en que se analizan varios esquemas económicos/financieros.**

R15: El perfil requerido para el Experto en evaluación de proyectos es el de realización de evaluación económica y/o evaluación multicriterio de proyectos de transporte.

**P16: Sección II – Hoja de Datos, Literal B, Fila IAC 17.9 indica lo siguiente: “Las Propuestas deberán ser presentadas a más tardar: 05/03/2022”. Se solicita la ampliación de 20 días adicionales de la fecha límite.**

R16: Considerando la prioridad del proyecto para el Distrito Nacional solo se puede dar un plazo adicional de 7 días calendario (Ver P1).

**P17: En la “Fase 3: Desarrollo de un modelo de mezo modelación de la zona centro” se establece la necesidad de desarrollar un modelo de transporte (a nivel mesoscópico) con la finalidad de integrar la demanda estimada a nivel macroscópico (interacción con el proyecto 1.1 “sistema integrado de transporte público y macro modelación” del AIPMUS). ¿En qué fase se encuentra dicho proyecto 1?1 y qué software se utilizó para realizar la macromodelación?**

R17: El modelo de transporte está en fase de contratación por parte del INTRANT y aún no se ha definido el software que será utilizado.

Atentamente,

  
**Lic. Albert Luis Paniagua Segura**  
Presidente del Comité de Compras y Contrataciones  
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

