

Pliego de Bases y Requerimientos
para la Contratación del Sistema de Gestión del
Sistema de Bicicletas Públicas
Ha'Bici Proyecto Piloto de Neomovilidad



Licitación Pública No.01/2021



ÍNDICE

ARTÍCULO 1. NORMAS VIGENTES	2
ARTÍCULO 2. OBJETO DE LA LICITACIÓN	2
ARTÍCULO 3. ALCANCE DEL CONTRATO	2
ARTÍCULO 4. IMPLEMENTACION Y PERIODO A PRUEBA	2
ARTÍCULO 5. PLIEGO DE LICITACIÓN Y REQUERIMIENTOS TÉCNICOS	3
ARTÍCULO 6. CONSULTAS ACLARATORIAS.....	3
ARTÍCULO 8. IMPEDIMENTOS PARA SER OFERENTES.....	4
ARTÍCULO 9. PRESENTACIÓN Y PLAZOS DE DURACIÓN DE LA OFERTA	4
ARTÍCULO 10. FALSEAMIENTO DE DATOS	5
ARTÍCULO 11. CONOCIMIENTO DE CONDICIONES	5
ARTÍCULO 12. CAUSAS DE DESESTIMACIÓN DE LAS OFERTAS.....	6
ARTÍCULO 13. ADJUDICACIÓN	6
ARTÍCULO 14. DOCUMENTACIÓN CONTRACTUAL Y DISPOSICIONES APLICABLES	7
Anexo 1 Requerimientos Técnicos.....	8
Anexo 2 Resumen de la Oferta.....	27
Anexo 3 Comisión Evaluadora.....	31
Anexo 4 Planilla de Evaluación.....	38



ARTÍCULO 1. NORMAS VIGENTES

Este Pliego se rige bajo el **Decreto No. 327 de fecha 11 de octubre de 2014**, "Reglamento del Proceso Inversionista" que en sus artículos 49 al 64, ambos inclusive, aborda como métodos de selección de la contraparte contractual en el proceso inversionista, el procedimiento negociado o licitación.

Forman parte de este Pliego los "Requerimientos técnicos para la Licitación del Sistema de Gestión del Sistema de Bicicletas Pública" ver **Anexo 1** y el Resumen de Oferta ver **Anexo 2** (el cual los oferentes deberán entregar completo, en sobre sellados y de manera digital).

ARTÍCULO 2. OBJETO DE LA LICITACIÓN

El objeto de la presente Licitación es la contratación de la gestión integral y servicios de mantenimiento del **Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) Ha'Bici Proyecto Piloto de Neomovilidad** el cual es ejecutado nacionalmente por la Dirección General de Transporte Provincial La Habana (DGTPH), implementado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM) y el Fondo para el Desarrollo del Ministerio del Transporte, en la zona piloto de Boyeros (Fontanar-Abel Santamaría-Wajay-CUJAE-Reloj Club).

ARTÍCULO 3. ALCANCE DEL CONTRATO

Las prestaciones objeto de la presente licitación se deberán mantener y gestionar durante todo el periodo de vigencia del contrato, en las condiciones que se establecen en el presente pliego, tanto en lo que concierne a los elementos que componen el sistema ver **Anexo 1 Acápites 6** como a la propia gestión de las bicicletas y de la información institucional y publicitaria.

ARTÍCULO 4. IMPLEMENTACIÓN Y PERIODO A PRUEBA

La totalidad del objeto detallado en el **Artículo 2** deberá encontrarse íntegramente ejecutado en un periodo máximo de tres (3) meses, contados a partir de la fecha de firma del contrato respectivo y que el adjudicatario cuente con todos los elementos que componen el sistema que serán entregados por la Unidad de Manejo del Proyecto. Las fechas de entrega no serán objeto de modificaciones salvo por causa de fuerza mayor o caso fortuito debidamente acreditada ante la DGTPH. La prórroga o postergación de los plazos no será efectiva sin decisión expresa de



la DGTPH. Una vez inaugurado el sistema, el adjudicatario tendrá un periodo de prueba de seis (6) meses a un (1) año para la operación y explotación.

ARTÍCULO 5. PLIEGO DE LICITACIÓN Y REQUERIMIENTOS TÉCNICOS

El pliego de bases y requerimientos junto a sus anexos para el presente llamado a licitación, estará a disposición en la Página Web de la DGTPH accediendo a la dirección www.dgtp.h.transnet.cu, ir a la pestaña Direcciones, Dirección de Planeamiento en la sección Documentos de interés, en la subcarpeta **Licitación SBP Ha´Bici**. Además desde la Página de Facebook del Proyecto Neomovilidad se creará un evento específico sobre la licitación, donde estará el pliego e información de interés para la promoción del evento. Todos los oferentes deben tener conocimiento de dicho documento para presentar sus ofertas.

ARTÍCULO 6. CONSULTAS ACLARATORIAS

Durante el periodo en que se encuentre abierto el llamado a licitación y hasta cinco (5) días hábiles antes de la fecha de entrega de las ofertas, los adquirentes de los Pliegos podrán solicitar aclaraciones del mismo. Estas consultas deberán ser formuladas vía online y dirigidas a la Página de Facebook *Neomovilidad* o a los correos ides.plan@getrans.cu y any@cimab.transnet.cu. Las respuestas a las consultas y aclaraciones que se formulen serán comunicadas las vías expuestas a todos los adquirentes del Pliego, sin indicar la procedencia de la consulta. La DGTPH podrá emitir circulares aclaratorias por sí, en referencia a disposiciones del Pliego. Todas las circulares aclaratorias que se emitan quedarán registradas en la dirección web www.dgtp.h.transnet.cu en la pestaña Direcciones, Dirección de Planeamiento en la sección Documentos de interés, en la subcarpeta **Licitación SBP Ha´Bici**.

ARTÍCULO 7. CONDICIONES DE LOS OFERENTES

Podrán concurrir como oferentes en la presente Licitación todas las personas naturales y jurídicas conforme con las leyes vigentes en Cuba, radicadas en territorio nacional con capacidad de obligarse en relación al objeto previsto en la Licitación.

En todos los casos, el domicilio legal debe estar ubicado en la provincia La Habana y debe enunciarse en la propuesta de licitación.

ARTÍCULO 8. IMPEDIMENTOS PARA SER OFERENTES

No podrán concurrir a la presente licitación:

- Las personas naturales que han sido sentenciados por condena judicial.

En caso de incurrir en algún impedimento, se notificará al oferente por escrito dicho impedimento.

ARTÍCULO 9. PRESENTACIÓN Y PLAZOS DE DURACIÓN DE LA OFERTA

En el cronograma se establecen las fechas de acuerdo a actividades relacionadas con los diferentes artículos del Pliego junto al plazo de duración del proceso licitatorio.

Actividades	Lugar	Fecha	Hora
Lanzamiento de la propuesta	Facebook/Neomovilidad	29/04/2021	9:00 a.m.
Acceso a la información referente a la licitación	Facebook/Neomovilidad	29/04/2021-4/06/2021	9:00 a.m.
Aclaración de dudas y/o intercambio con los oferentes	Facebook/Neomovilidad	29/04/2021-31/05/2021	De 9:00 am-4:00 pm
Entrega de la ofertas	DGTPH	7/06/2021-11/06/2021	8:30 a.m.
Apertura de los sobres sellados contentivos de las ofertas	DGTPH	15/06/2021	9:00 a.m.
Revisión de las ofertas por la Comisión Evaluadora	DGTPH	15/06/2021-30/07/2021	
Informe de la comisión	DGTPH	3/08/2021	10:00 a.m.
Campaña de divulgación y promoción	Facebook/Neomovilidad	3 meses	-
Plazo de duración	-	3 meses	-

Las ofertas serán abiertas en acto público, en el lugar y hora fijados a tal fin con intervención del personal que el oferente designe y en presencia de los interesados que concurren. Se procederá a abrir los sobres, se anunciará la cantidad de ofertas recibidas y el contenido de cada una de ellas.

Los oferentes podrán formular las observaciones al acto de apertura que crean pertinentes de todo lo cual se dejará constancia en el Acta correspondiente. No se admitirán observaciones a las ofertas, las que deberán formularse en el tiempo y forma que este pliego establece.

En el acto de apertura se verificará que las propuestas cuenten con:

- Ejemplar completo del Pliego
- Constancia de adquisición del Pliego (fecha de descarga del sitio web)
- Identificación indubitable del oferente
- Oferta Técnica y Económica

Las propuestas deben entregarse además, de manera digital, en una carpeta que contenga los puntos establecidos.

Las ofertas que no contengan alguno de los requisitos establecidos serán rechazadas y devueltas en el mismo acto de apertura, dejándose constancia en acta.

No se considerarán las ofertas que presenten correcciones, tachaduras o entre líneas que no hubieran sido salvadas al pie de la misma.

Si el día señalado para la apertura fuera inhábil para la DGTPH, el acto se cumplirá el primer día hábil siguiente en el mismo lugar y hora previstos.

A los fines de los cómputos de plazos, los días serán considerados días hábiles administrativos salvo cuando este pliego determine que sean computados como días corridos.

ARTÍCULO 10. FALSEAMIENTO DE DATOS

El falseamiento de datos determinará la inmediata exclusión del oferente, con pérdida de la garantía constituida si correspondiese. Si la falsedad fuera advertida con posterioridad a la adjudicación y/o contratación, será causal suficiente para dejar sin efecto la misma o rescindir el contrato por causa imputable al prestador, sin perjuicio de las demás responsabilidades que pudieran derivar de tal circunstancia.

ARTÍCULO 11. CONOCIMIENTO DE CONDICIONES

Por el sólo hecho de presentación de la oferta, se considera que se han consentido las bases y condiciones de la presente licitación, razón por la cual el oferente renuncia a invocar a su favor con posterioridad errores que pudiera haber incurrido al formular la oferta, duda o desconocimiento de las cláusulas y disposiciones detalladas en el presente.

ARTÍCULO 12. CAUSAS DE DESESTIMACIÓN DE LAS OFERTAS

Serán objeto de desestimación las ofertas:

- Realizadas con condicionamientos que se aparten de las bases del presente documento.
- Realizadas por personas naturales y/o jurídicas que se encuentren con limitaciones de derecho.
- Y otras reconocidas por la ley vigente en Cuba.
- Que no cumplan con la corrección de defectos de forma, omisiones, pedidos de informes y/o aclaraciones, etc., dentro del plazo establecido en su requerimiento.

No serán rechazadas las ofertas que contengan defectos de forma que no afecten la esencia de las mismas ni impidan su comparación con las demás ofertas.

El rechazo de las ofertas presentadas no da derecho a reclamo de ninguna naturaleza a los oferentes.

La circunstancia de recibirse una sola oferta no impide ni obliga a su elección.

ARTÍCULO 13. ADJUDICACIÓN

Sobre la base del informe que genere la Comisión Evaluadora Ver **Anexo 3**, la adjudicación se dispondrá mediante acto administrativo de DGTPH, la oferta que haya obtenido el mayor puntaje conforme planilla de evaluación Ver **Anexo 4**.

Serán rechazadas las propuestas cuya oferta técnica no alcance los mínimos previstos (70 puntos) en la planilla de evaluación.

Corresponde precisar que los participantes en la licitación pueden, en el término improrrogable de tres (3) días hábiles a partir de la notificación del informe, presentar ante la Comisión una solicitud de aclaración del informe, cuyo alcance solo será el de ganar claridad en algunos de los particulares del mismo y la Comisión tiene un término de cinco (5) días hábiles para dar respuesta aclaratoria.

La adjudicación se realizará a un solo oferente.

De la misma manera cabe señalar que cualquiera de los oferentes cuya oferta no fue seleccionada puede, en el término de cinco (5) días hábiles desde la notificación del informe, presentar Recurso de Reforma ante la propia Comisión, impugnando la decisión, teniendo la Comisión responde en un término no mayor de diez (10) días hábiles, aspecto de trabajo que

requiere de la mayor atención, en tanto la decisión de la Comisión que resuelve el Recurso de Reforma, es impugnable ante los Tribunales cubanos por los interesados.

La DGTPH se reserva el derecho de dejar sin efecto la licitación, rechazando en forma total o parcial todas o parte de las Ofertas, sin que ello genere derecho alguno a los Oferentes terceros interesados para ser reembolsados de los gastos en que hubiesen incurrido o a ser indemnizados por cualquier otro motivo.

La adjudicación será notificada de forma pública a los interesados por medio fehaciente y documentado.

ARTÍCULO 14. DOCUMENTACIÓN CONTRACTUAL Y DISPOSICIONES APLICABLES

Forman parte integrante del Contrato con el Adjudicatario, constituyéndose en instrumentos reguladores de la relación contractual:

- El Pliego de Bases y Requerimientos técnicos y sus anexos
- Las circulares aclaratorias
- La oferta adjudicada
- El contrato
- Las órdenes de servicio y comunicaciones cursadas entre las partes con motivo de la ejecución del contrato

Los procedimientos en cuanto no estuvieren previstos en este Pliego, se regirán por las disposiciones generales vigentes y las que en un futuro establezcan la DGTPH, especialmente las referidas a la movilidad.

Todos los documentos que integran el Contrato serán considerados como recíprocamente explicativos, pero en el caso de surgir ambigüedades o discrepancias, prevalecerá este Pliego y sus Anexos con las aclaratorias emitidas por Circular y el acuerdo de voluntades suscrito entre las partes previo a la iniciación de los servicios. Siempre primero las circulares aclaratorias.



Licitación Pública No.01/2021

Anexo 1 Requerimientos Técnicos

1. Antecedentes

El proyecto “Implementación de un sistema de transporte bajo en carbono en La Habana (Neomovilidad)” es un proyecto internacional que tiene como Agencia de Implementación al PNUD y como Unidad de Manejo a la DGTPH subordinada al Gobierno Provincial La Habana, enfocado en el área referente a la Mitigación, Cambio Climático y Transporte; cuyo objetivo es: Promover la implementación de un sistema de transporte urbano con bajas emisiones de carbono en la ciudad de La Habana y proporcionar múltiples beneficios (a nivel local y global) mediante la integración del transporte urbano, la planificación física y la movilidad urbana. Este proyecto tiene cuatro años de duración, comenzó en el año 2019 y culmina en el 2023.

Resultados esperados:

- Empoderamiento de la coordinación institucional y del proceso de toma de decisiones en materia de transporte y movilidad urbana sostenible.
- Revisión y actualización de las normas técnicas, regulaciones y otros procedimientos relacionados con la planificación, operación y mantenimiento del sistema de transporte público, que permitan la transición hacia un sistema de transporte urbano con bajas emisiones de carbono.
- Incorporación de un sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) para el transporte urbano que incluya el uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), los indicadores de sostenibilidad y las medidas para el impacto ambiental de los Gases de Efecto Invernadero (GEI).
- Diseño y aplicación de una estrategia de comunicación y sensibilización pública para los sistemas de transporte público con bajas emisiones de carbono, la movilidad urbana sostenible y el fortalecimiento de los enfoques de equidad de género y generacional.
- Implementación de medidas de Desarrollo Orientado al Transporte integradas al diseño de un Sistema de Transporte Masivo Urbano mediante Ómnibus de Transportación Rápida (BRT, por las siglas en inglés) para promover ciudades compactas y una mayor conectividad de desplazamientos a pie, en bicicleta y transporte público, además de medidas que mejoren la gestión del tráfico.
- Intervenciones pilotos innovadoras relacionadas con las inversiones para un transporte urbano de bajas emisiones de carbono (Sistema de Bicicletas Públicas y medios de transporte de bajas emisiones de GEI).

Dentro de los resultados se evidencia la promoción y desarrollo del SBP, impulsando el uso de la bicicleta con el objetivo de proteger el medio ambiente y mejorar la calidad de vida de las personas. El SBP constituye un paso hacia la movilidad sostenible en la ciudad, promoviendo el cambio modal en alianza con campañas de divulgación y seguridad vial, que fomenten hábitos de vida más saludables y hagan de la ciudad un mejor lugar para vivir: con menos ruido y mucho más segura.

Desarrollo del sistema de bicicletas públicas en Cuba

En Cuba se viene estudiando y evaluando la implementación de un sistema de bicicletas públicas desde el 2015, pero no es hasta noviembre del 2018 que surge en Cuba el primer sistema piloto de bicicletas públicas (Ha' Bici), que apuesta por el uso de la bicicleta como forma alternativa de transporte público y para la preservación del ambiente. El proyecto se hizo realidad tras un año de colaboración entre la Oficina del Historiador de La Habana (OHC), el proyecto de emprendimiento Vélo Cuba, el Gobierno Vasco y la empresa Tecnalía, todo este proceso con el apoyo de la DGTPH que registró la marca **Ha' Bici** para todo el sistema en la ciudad, a medida que se vaya ampliando hasta crear una red completa en La Habana.

El **SBP Ha' Bici** implementado por la OHC cuenta con 8 estaciones, una de ellas es su Casa Matriz situada en la Calle Prado, municipio Habana Vieja. Prestan servicio a los municipios de Plaza de la Revolución, Centro Habana y principalmente, Habana Vieja. A pesar de estar implementado desde hace tres años no cuenta con la infraestructura vial correspondiente para el uso de la bicicleta por parte de los usuarios y aunque no es obligatorio transitar solamente en los municipios antes mencionados, los puntos de entrega/devolución solo se encuentran ubicados en la Habana Vieja, por lo tanto, no cuenta con un sistema de expansión hacia otros puntos de la ciudad. Es válido reconocer el esfuerzo realizado por la OHC y Vélo Cuba, aunque no todos los ciudadanos hacen uso de este servicio.

La DGTPH está implementando distintas acciones para fomentar el uso seguro, cotidiano y masivo de la bicicleta en la ciudad. Para alentar su uso, es necesario instrumentar medidas que superen las barreras que hoy en día impiden a las personas hacer de este vehículo un modo de transporte y con ello generar una ciudad más equitativa, competitiva y sostenible.

Se trabaja en la **Estrategia de Movilidad Ciclista** de la ciudad, con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como símbolo del transporte sostenible y ecológico que contribuya a la gestión ambiental y al beneficio de la salud de los ciudadanos por medio de la construcción y

mantenimiento de una infraestructura segura, segregada y bien conectada, que promuevan el desarrollo y la participación social.

La Estrategia de Movilidad Ciclista en La Habana se rige por cuatro ejes rectores:

1. Promover el cambio modal hacia la bicicleta en los ciudadanos.
2. Restaurar y desarrollar la red ciclística, las condiciones e infraestructuras necesarias para el uso de la bicicleta en la ciudad.
3. Desarrollar el marco regulatorio referido al usuario de la bicicleta, las instituciones e infraestructura vial.
4. Mitigar las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera.

2. Términos y definiciones

Según establece la norma para el sistema de bicicletas públicas y para los efectos de este documento se entiende como:

Adjudicatario: licitante cuya propuesta ha sido declarada más conveniente y notificada por la dependencia licitante.

Anclaje para bicicletas: dispositivo para el parqueo de bicicletas en la vía pública de forma segura.

Antirrobo: dispositivo mecánico destinado a impedir el uso de las bicicletas y/o para sujetarla a los soportes existentes en las cicloestaciones y parqueos de estas.

Aplicación móvil: aplicación disponible para aparatos electrónicos que permitirá a los usuarios acceder al sistema conforme los términos, alcances y condiciones estipuladas en el presente documento.

Área de operación: espacio territorial delimitado que se destina para la operación del Sistema de Bicicletas Públicas, conforme lo defina la DGPTH.

Balanceo: acción de redistribución espacial de las bicicletas en las cicloestaciones.

Barreras físicas: trabas y obstáculos físicos que limitan o impiden la libertad de movimiento o normal desplazamiento de las personas.

Bicicleta o ciclo: vehículo de por lo menos dos ruedas, movido por el esfuerzo muscular de las personas que lo conducen mediante pedales o manivelas.

Bicicletas eléctricas o de pedaleo asistido: bicicleta a la cual se le proporciona energía pedaleando y mediante un dinamo convierte esta energía en eléctrica; y permite realizar menos esfuerzo en el trayecto.

Bicicletas tándem: bicicleta que tiene dos o más asientos y pares de pedales; constituyen una alternativa para personas con discapacidad.

Ciclismo adaptado: toda clase de diferentes formas de adaptar una bicicleta o triciclo, para que una persona con algún tipo de discapacidad pueda realizar esta actividad con la mayor comodidad y autonomía posible.

Ciclismo urbano: utilización de la bicicleta como medio de transporte urbano, generalmente para distancias cortas.

Ciclista: persona que conduce una bicicleta o ciclo.

Ciclocarril: banda longitudinal de la calzada, debidamente señalizada, destinada para la circulación de ciclos y puede estar o no separada físicamente del resto de la calzada.

Cicloestación: instalación de atención personalizada, con la infraestructura y el equipamiento necesario para el alquiler y parqueo de bicicletas, tanto públicas como privadas.

Cicloparqueador: persona encargada del parqueo de bicicletas.

Ciclosenda: carril de la vía pública de uso exclusivo para bicicletas; separado del tráfico vehicular mediante señalización, que se encuentran sobre senderos y que, generalmente, en su recorrido existen áreas verdes.

Ciclovía: vía o calzada destinada exclusivamente para la circulación de ciclos.

Datos personales: cualquier información concerniente a una persona física identificada o identificable.

Inclusión social: proceso que hace posible que personas o grupos de personas sujetas a una situación de segregación o marginación social puedan participar plenamente en la vida social.

Inclusivo o incluyente: actitud, tendencia o política de integrar a todas las personas en la sociedad, con el objetivo de que estas puedan participar y contribuir en ella y beneficiarse en este proceso.

Licitación: regla general para las adquisiciones de arrendamientos y servicios, convocadas de manera pública para que se presenten propuestas libremente y en sobre sellado.

Licitante: entidad que convoca a licitación.

Licitador u oferentes: todas aquellas, empresas o cooperativas que se presenten a la licitación.

Movilidad reducida: restricción limitada para algunas personas de la capacidad de moverse sin ayuda externa, puede ser permanente o temporal; comprende a personas que tienen una discapacidad relacionada con la movilidad (paraplejia, tetraplejia, problemas óseos) como de quienes tienen dificultades por otros motivos (ancianos, embarazadas, personas con niños pequeños).

Parqueo de bicicletas: lugar donde se colocan las bicicletas (públicas y privadas) cuando no están en uso.

Parqueo espontáneo: lugares no habilitados expresamente para ese uso, tales como: señales de tráfico, árboles y elementos del mobiliario urbano.

Red de ciclovías: conjunto de ciclovías, conectadas entre sí de manera estructurada y jerarquizada para la modalidad del transporte de bicicletas.

Registro de bicicleta: documento donde se registran y controlan los datos de los usuarios y de las bicicletas dentro del sistema.

Sendero: camino abierto por el paso repetido de personas o vehículos por una ruta determinada.

Sistema automático de bicicletas públicas: sistema basado en la disposición de puntos automatizados para la recogida, alquiler y devolución de las bicicletas; está direccionado a través de tecnología tales como: tarjetas, aplicaciones móviles y otros.

Sistema de bicicletas públicas: sistema de movilidad urbana individual con autoservicio basado en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas; controlado generalmente por medios automatizados, aunque también por medios personalizados.

Sistema manual de bicicletas públicas: sistema que requiere de una atención personalizada en los puntos donde se realizan los préstamos, alquiler y devolución de las bicicletas.

Soporte para bicicletas: estructura que sirve de anclaje y sujeción de las bicicletas (públicas y privadas).

Tarifa: pago unitario previamente autorizado que realizan las personas usuarias por la prestación de un servicio.

Topellanta: dispositivo utilizado en zonas de parqueo, compuesto por una base de color negro y una pieza de caucho con elementos reflectantes de color amarillo con dos perforaciones para pernos.

3. Objetivo del Documento Técnico

El presente documento técnico tiene como objetivo establecer las condiciones que regularán técnicamente el procedimiento licitatorio y el contrato administrativo que se derive del mismo, relativos a la operación y gestión del sistema de bicicletas públicas, incluyendo todos los elementos necesarios para su correcto funcionamiento.

Objetivos del Sistema

1. Hacer que la bicicleta sea un modo de transporte público accesible, mediante la provisión de unidades y cicloestaciones.
2. Incrementar la intermodalidad de la bicicleta con otros modos de transporte, descongestionando el sistema de transporte público en distancias cortas.
3. Reducir la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero del sector transporte, al proveer una alternativa de transporte individual no contaminante y que contribuya a la disminución de viajes realizados en modos contaminantes.

Alcances

Los oferentes participantes deberán presentar una propuesta que cumpla con todos los requisitos mínimos de diseño, suministro, instalación, reposición, mantenimiento, gestión, logística y operación establecidos en el presente Documento Técnico. La propuesta que resulte ganadora del procedimiento licitatorio, deberá garantizar que el sistema informático, el mantenimiento, la operación y logística, así como, las instalaciones y herramientas para atender el servicio se apeguen a los presentes términos técnicos por la duración total del contrato.

Todas las propuestas técnicas presentadas por los oferentes serán evaluadas por la COMISIÓN EVALUADORA de acuerdo con el presente documento técnico.

4. Horarios de funcionamiento

El sistema deberá encontrarse en operación como mínimo todos los días del año durante 12 horas diarias, exceptuando el domingo que trabajará 6 horas. Por lo tanto, la empresa Licitante deberá de considerar este requerimiento para el diseño de su propuesta e incluir modificaciones

de ser convenientes para su gestión. Este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si la empresa licitadora no lo incluye.

En el caso de suscitarse fenómenos naturales o de cualquier otra índole durante el periodo del contrato, el Adjudicatario deberá realizar y poner en marcha protocolos de actuación, el cual se deberá establecer en conjunto con la DGTPH.

5. Dimensión del servicio

El servicio se prestará en áreas pertenecientes al municipio Boyeros y parte de Marianao, específicamente en las zonas de Fontanar (donde estará ubicada el Centro de monitoreo y Control), Abel Santa María, Wajay, Altahabana y en la Universidad Tecnológica de La Habana (CUJAE). El sistema contará con 9 cicloestaciones en total y 200 bicicletas.

Ilustración 1. Estaciones de bicicletas en Fontanar, Abel Santamaría y Wajay

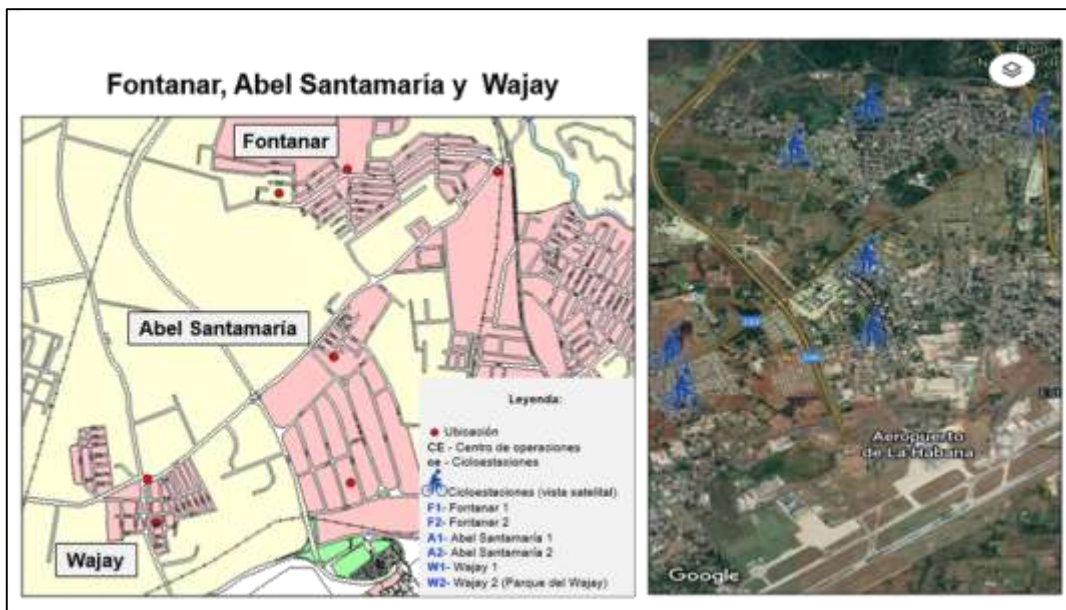
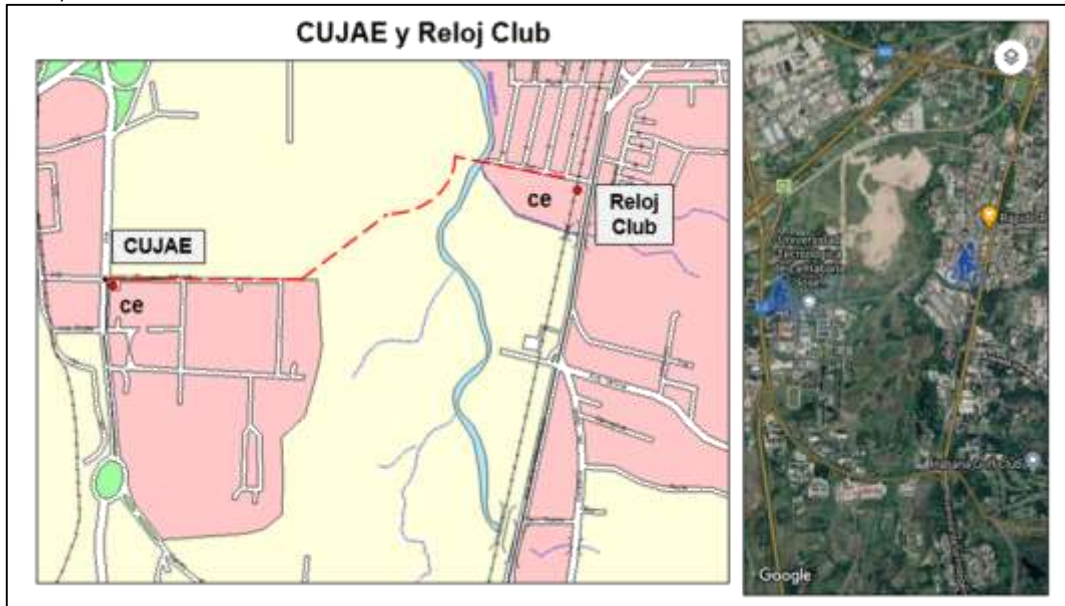


Ilustración 2. Estaciones en la Universidad Tecnológica de La Habana (CUJAE) y en Altahabana (Reloj Club)



La Empresa Licitadora brindará una propuesta debidamente justificada en cuanto a la extensión del servicio hacia otros municipios de la ciudad; dicha propuesta será evaluada y aprobada por la DGTPH.

Además el adjudicatario, en coordinación y autorización con la DGTPH, podrá proponer actividades alternativas de recreación en zonas de interés de la ciudad donde se pueda brindar el servicio de alquiler de bicicletas (parques, playas, caravana de bicicletas, entre otros), siempre y cuando la demanda en las cicloestaciones no sea alta en ese día y no afecte el objeto principal del proyecto.

6. Componentes del sistema

La DGTPH y la Unidad de Manejo pondrán a disposición del proyecto los elementos fundamentales que componen el sistema: cicloestaciones, bicicletas, triciclos eléctricos de carga, piezas de repuestos, kits de herramientas y accesorios para la atención al sistema. Todos los elementos entregados al adjudicatario, una vez firmado el contrato, serán propiedad del Proyecto de Neomovilidad hasta que este termine y se decida su destino final. Es responsabilidad del gestor del sistema el mantenimiento, sostenibilidad y cuidado de los medios y bienes entregados para el funcionamiento del mismo. La Unidad de Manejo apoyará de igual forma en la promoción del sistema mediante una campaña de divulgación.

Cicloestaciones

Sistema constructivo: La cicloestación parte de un contenedor estándar con dimensiones 11,99m x 3,02m, el cual será modificado a partir de las soluciones de diseño en cuanto a las necesidades según su función. La cicloestación se colocará sobre un basamento de hormigón de dimensiones 11,99m x 3,02m para aislar el contenedor, el cual poseerá un espesor de 0,175m, para salvar esa cota por la entrada de los ciclos se colocará una rampa, la cual cumplirá la norma de pendiente transversal del 0,5%. Posee área para pequeña oficina que será delimitada mediante estructura ligera y herrería, lo cual permite también delimitar con el servicio sanitario. En la cubierta se colocará una carpeta de hormigón antes de adecuar la cubierta jardín y se diseñaron pretilas de bloque de 0,10 m que tienen como función ser contenedores de dicha cubierta.

Carpintería: Metálica de aluminio lacado. Se respetarán para los cortes de los vanos en el contenedor, las dimensiones dispuestas en el proyecto ejecutivo para puertas y ventanas.

Materiales y terminaciones: Al contenedor se le deberá aplicar 2 capas de pintura protectora antes de colocar la gráfica exterior. En el interior se recubrirá en paredes y techo con panelería ligera y se le dará terminación de 2 manos de pintura vinil para interiores en los colores establecidos en el Proyecto de Ideas Conceptuales. En el interior se colocará herrería en área de oficina para la protección de la misma. También se colocará gráfica de vinilo impreso sobre PVC según Proyecto de Ideas Conceptuales.

Cubierta e impermeabilización: Para el escurrimiento del agua de lluvia en caída libre hacia el fondo de la parada se concibe la cubierta con una pendiente de 3.00% y gárgolas ubicadas en los pretilas del fondo de la cubierta. Para la protección de la cubierta se ejecutarán 2 manos de pintura impermeabilizante sobre la carpeta de hormigón antes de la adecuación de la cubierta jardín.

Pavimentos: El pavimento en el área exterior será adocreto para facilitar la infiltración del agua y disminuir la ganancia térmica. Su disposición guiará las circulaciones peatonales y enlazará con el acceso al interior del contenedor en el área de las bicicletas.

Bancos y papeleras: El equipamiento urbano serán las papeleras en este caso: 5 unidades distribuidas en las áreas de circulación y en las áreas de estar. Su diseño final estará determinado por el proveedor. La misma será de un material que garantice su durabilidad en el tiempo, resistencia al intemperismo, así como fácil limpieza. Los bancos están compuestos por

muro de bloques de 20cm con 40cm de altura y losa de hormigón de 80mm de espesor. Se ubicarán próximos al área de estar.

Luminarias exteriores: Las luminarias exteriores se ubicarán de manera que garanticen la iluminación del área exterior en horario nocturno. Las mismas se seleccionarán según proveedor respetando el diseño propuesto. Las mismas deben a su vez guiar las circulaciones y servir de apoyo luminoso en áreas verdes y de estar.

Área verde: La vegetación será la que circunscribe a la parada y en caso de las paradas que poseen más de un módulo, poseen una pequeña área de vegetación en la unión de los mismos. En dichas áreas verdes incorporadas se sembrará una cobertura resistente y que demande poco mantenimiento.

Cercado perimetral: El cercado perimetral posee un diseño que permite la permeabilidad visual, es de módulos de herrería sobre un muro de bloque. La altura será de 2,40m. Posee 2 accesos, uno para el personal de servicio y el otro para los clientes y las bicicletas permitiendo el doble sentido de circulación.

Ilustración 3. Propuesta de idea conceptual de cicloestación



Bicicletas

100 del Modelo: CR001



Descripción:

Tamaño: 26 pulgadas.

Marco: Acero con alto contenido de carbono

Llanta: 18T, solo, tamaño en pulgadas; Dacromet anti-óxido (tres diamantes) para bicicletas públicas

Freno: tambor: 90 mm, orificio F9.8, accesorios completos, accesorios / tornillos antioxidantes (Dacromet)

Neumáticos: 26 " * 1,50, neumático no inflable

80 del Modelo: CR002



Descripción:

Tamaño: 26 pulgadas.

Marco: Aluminio, tubo de dirección 50 * 44 *120L, soporte inferior 40 * 68 mm

Ancho: 120 mm, tubo desigual de diamante con curva de tubo superior, tubo de asiento 31,8/27,2, sin abrazadera de tubo, freno de retención, RC: 457 mm, cadena de soldadura cubierta, distancia de montaje de la cubierta de la cadena 330 mm, SAY-031426406M.

Neumáticos: 26 "x 1,75, sin neumáticos inflables (para bicicletas públicas) 550 mm.

Llanta: 26 "x 1-3 / 8 * 13G * 36H; anillo de doble capa sin orificio para la boquilla de aire, H: 15 mm, ancho interior 25 mm (para bicicletas públicas con neumáticos resistentes de 550 mm).

Freno: tambor de freno: 90 mm, orificio F9.8, accesorios completos, accesorios / tornillos antioxidantes (Dacromet).

20 del Modelo: CR004



Descripción: Bicicletas tipo tándem biplaza

Tamaño: 26 pulgadas.

Estructura: estructura de acero.

Neumáticos: 26 "x 1,95", sin neumáticos inflables (para bicicletas públicas)

Llanta: 168; 7X 26 "x 1,75" x 12G x 36H; ribete de aluminio negro; > 485g. Rueda de rayos ERC. Pedal de aluminio

250 del Modelo: AR002



Descripción: Casco de espuma negra, esponja prensada con calor con regulador, borde frontal.

15 del Modelo: AR006

Descripción: Kit de herramientas básico para mantenimiento de las bicicletas, kit herramientas con llave cadena.

200 del Modelo: AR001



Descripción: Candado de cadena o cable, de combinación, 1.2 m de largo, recubierto de goma protectora.

30 del Modelo: AR005



Descripción: Asiento portátil adaptado para niños menores de 5 años.

Soporte en cada estación



Descripción: Soporte de suelo fabricado en acero para anclar de 6 – 8 bicicletas. Posibilidad de atornillar y unir por una pletina permitiendo candar con seguridad las bicicletas.

Especificaciones: Piezas metálicas acodadas. Soportes unidos por la base mediante una pletina horizontal a ras del suelo. Forman en general módulos de 3 - 4 soportes. No requiere instalación debajo de la superficie.

Dimensiones: 1,90 m x 0,80 m x 0,80m; diámetro de la estructura de 0,05 m con espesor de 0,02 m

Triciclos Eléctricos para la carga de bicicletas (5)



Descripción: Triciclos eléctricos para el transporte de carga ligera, Aries XL. Trasmisión: Motor directo a diferencial Dimensiones (Largo x Ancho x Alto) (mm): 3200 x 1400 x 1800 Dimensiones de la plataforma (Largo x Ancho x Alto) (mm): 2000 x 1400 Tipo eléctricos puros EV

- Potencia: 1500 W, Velocidad máxima: ≤40 Km/h. Inclinación máxima 30 grados
- Frenos: delantero de discos, traseros de tambor
- Suspensión delantera hidráulica y trasera por ballesta.
- Motor con acople directo al diferencial.
- Motorización sin escobillas a 60 Volt/1500 W.
- Controlador con voltaje de salida 60 V DC, 60V36G80A
- Neumáticos: 4.25/12 delantero y 4.50/12, traseros de carga.
- Capacidad de carga de 1 000 kg.
- En su parte delantera posee dos luces de cruce o cortas y dos luces de carretera o largas

Para la presentación de la propuesta, los oferentes deberán incluir los productos y servicios ofertados por la Unidad de Manejo conforme a cada uno de los puntos que integran el presente documento; además, tendrán que señalar expresamente la forma en la cual su oferta cumpliría con los requisitos técnicos mínimos requeridos.

Opcionalmente, las empresas licitadoras podrán presentar otras alternativas, siempre y cuando se garantice su correcto funcionamiento, que se encuentren totalmente integradas al sistema y sean compatibles con los requerimientos mínimos especificados en el documento. Dicha propuesta es de carácter obligatorio y será causal de descalificación.

NOTA

La Unidad de Manejo del proyecto se encuentra en proceso de gestión de un segundo lote de bicicletas (**150**) que serán incorporadas al sistema. Las cuales se enuncian a continuación:

75 bicicletas convencionales

50 bicicletas infantiles

25 bicicletas de pedaleo asistido por motor eléctrico

7. Sistema de gestión y operación

El Adjudicatario deberá considerar que el servicio del sistema cuente con un sistema de gestión y operación que contemple elementos software, componentes tecnológicos para el servicio, que se encuentre integrado dentro de la estructura de la propuesta.

Características del sistema de gestión y operación

El Sistema de Gestión y Administración deberá prever como mínimo las siguientes características de manera enunciativa más no limitativa:

1. Comunicación entre las cicloestaciones con el Centro de Monitoreo y Control para garantizar una óptima conexión de los componentes y la transferencia de información entre el sistema de gestión, la página de internet y la aplicación móvil tendrá que ser en tiempo real. Se deberá indicar en la propuesta de qué manera se realizará dicha transmisión, y cómo se asegurará la continuidad en la comunicación mientras dure el servicio. Además, se deberá indicar de qué manera se responderá a las fallas de conectividad.
2. La Empresa Licitadora deberá describir en la oferta todas las redes internas y externas, el procesamiento y almacenamiento de datos.
3. El Sistema de Gestión deberá proporcionar información en tiempo real acerca de qué persona usuaria retiró y ancló cierta bicicleta, en qué cicloestación, fecha y hora.
4. El Sistema de Gestión deberá proporcionar información en tiempo real del estatus de cada cicloestación: operatividad, localización de cuántas y cuáles son las bicicletas que se encuentran ancladas en cierta estación. También deberá poder visualizarse en un mapa y

- otros formatos, y deberá emitir alertas en tiempo real la oferta y la capacidad de asumir bicicletas de cada cicloestación.
5. El Sistema de Gestión deberá proporcionar información en tiempo real del estado de cada bicicleta: en uso, disponibles en la estación, en balanceo, en almacén, para reparar, en reparación en el taller, dada de baja y cualquier otra alternativa que sea posible.
 6. El Sistema de Gestión deberá proporcionar en tiempo real alertas de exceso en el tiempo de uso o bicicleta no devuelta.
 7. El Sistema de Gestión deberá proporcionar alertas de mantenimiento preventivo y correctivo en tiempo real de todos los elementos del sistema (cicloestaciones, anclajes, bicicletas) y permitir guardar registro de la siguiente información:
 - a) Todos los eventos de mantenimiento realizados en el Sistema de Gestión, software de cicloestaciones, anclajes y bicicletas.
 - b) Todos los eventos de fallas en el Sistema de Gestión, software de cicloestaciones, anclajes y bicicletas, estatus, tiempo de respuesta y solución.
 - c) Todos los eventos de fallas de conectividad y su resolución, indicando estatus, tiempo de respuesta y solución.
 - d) Dicha información deberá poder buscarse bajo diferentes parámetros de búsqueda, por ejemplo, tipo de tarea, fecha, elemento, entre otros. Es deseable que la información de mantenimiento y reparación se pueda utilizar para alertar sobre la necesidad de adquirir insumos, para revisión y mejora de las tareas de mantenimiento y reparaciones futuras. Deberá permitir realizar reportes con todos los datos que integran el Sistema de Gestión.
 - e) El Sistema de Gestión deberá incluir campos específicos de toda la información relativa a la logística del sistema. Por lo tanto, se tendrá que poder realizar cualquier tipo de consulta, informe o análisis de todo lo transcurrido mediante el procedimiento de logística, para comprobar el cumplimiento con los niveles de servicio requeridos.
 - f) El Sistema de Gestión deberá emitir un reporte de gestión de incidencias con los usuarios sistema por ejemplo hechos de tránsito, delitos, incidentes, entre otros.

Asimismo, el Adjudicatario deberá contar con una herramienta que le permita visualizar el estatus en tiempo real de todas las cicloestaciones del sistema.

Módulos del Sistema de Gestión y Operación

El Adjudicatario deberá garantizar un servicio de gestión interna que tendrá que incluir, por lo menos los módulos y las funcionalidades siguientes de manera enunciativa más no limitativa:

1. Gestión de la operación (logística): este sistema deberá ser funcional para el seguimiento de las operaciones de la logística, con la posibilidad de realizar informes de estatus como la trazabilidad de las bicicletas, tanto si se encuentran en uso (tránsito), ancladas, en el almacén o en balanceo (vehículo logístico).
2. Gestión de mantenimiento: este sistema deberá ser funcional para el seguimiento de las operaciones y el reporte de las acciones del mantenimiento a bicicletas, cicloestaciones y de los sistemas de información, con la posibilidad de realizar informes como por ejemplo el histórico de los dos tipos de mantenimiento (preventivo y correctivo) que han recibido los bienes del Sistema.
3. Gestión de usuarios: este sistema deberá ser funcional y capaz de gestionar, entre otros, el registro (página de internet, centros de atención, aplicación móvil), datos del perfil de usuario acceso al servicio, bajas del servicio, historial de viajes (usos) del usuario. También tendrá que permitir, gestionar y realizar el seguimiento de los procesos de bloqueo del servicio o sanción a los usuarios.
4. Gestión de los activos: este sistema deberá ser funcional para la gestión del inventario de todos los activos y detalles de las cicloestaciones, las bicicletas y los componentes del sistema; gestión remota de las cicloestaciones; monitorización y estado de cada activo y alertas en caso de necesidad de mantenimiento.
5. Configuración del sistema: el sistema deberá incorporar un módulo que gestionará de manera general la configuración de los parámetros del funcionamiento del servicio y todos sus elementos.
6. Sistema de Gestión Contable (facturación y cobros): este sistema deberá ser funcional para la gestión de la facturación y cobros.
7. Gestión comercial y promocional: el sistema tendrá que facilitar el conocimiento y el tratamiento segmentado de los usuarios. Esta herramienta facilitará la gestión de los procesos comerciales y de promoción del servicio. La herramienta también proporcionará una plataforma de elaboración, envío y seguimiento, con la información detallada de aperturas, clics, entre otros de correos electrónicos masivos y boletines de información a los usuarios.

La Unidad de Manejo de Neomovilidad y la DGTPH apoyará con recursos financieros y tecnológicos la implementación y puesta en marcha de las Soluciones Tecnológicas que se propongan por el adjudicatario, con el fin de apoyar con los elementos tecnológicos necesarios la puesta en marcha del sistema.

La DGTPH en conjunto con el Adjudicatario deberá realizar reuniones de desempeño con la finalidad de evaluar, planear y darle seguimiento a la operación del sistema de manera coordinada. La periodicidad de las mesas de trabajo se deberá definir entre ambas partes una vez firmado el contrato.

Reportes entregables de la gestión y operación del sistema

Adicional a los reportes señalados en los distintos apartados del documento técnico, el Adjudicatario deberá proporcionar como mínimo los reportes sobre el nivel de actividad y uso del sistema, aclarándose expresamente que la DGTPH en todo momento podrá requerir modificaciones en la forma o bien en el tipo de datos a suministrar por parte del Adjudicatario. Asimismo, los reportes se podrán generar directamente en el sistema de información. En caso de que los reportes señalados no sean entregados en tiempo y forma, el Adjudicatario deberá enviar por escrito las razones por las que no cumplió con el plazo de entrega de los reportes señalados.

Control de calidad

La DGTPH podrá realizar todas las validaciones que considere oportunas en cualquier momento durante la ejecución del contrato para asegurar la calidad del servicio. El Adjudicatario tendrá que facilitar la ejecución de dichas tareas poniendo a disposición de la DGTPH los medios auxiliares y el personal adecuado que sea necesario. El control de calidad que lleve a cabo la DGTPH, directa o indirectamente, no exime al Adjudicatario de llevar a cabo su propio control de calidad necesario sobre la ejecución de la prestación del servicio. En cualquier caso, el Adjudicatario será plenamente responsable de la calidad de la prestación del servicio que ejecute.



Licitación Pública No.01/2021

Anexo 2 Resumen de la Oferta

DOCUMENTACIÓN A INCORPORAR EN EL SOBRE

El sobre deberá contener la documentación que se indica a continuación, en original y copia, ambos ejemplares foliados y firmados por el representante legal. El requisito de la presentación en copia de la documentación que debe acompañar la oferta no será exigible para la referida a pliegos, anexos y circulares, respecto de la cual bastará la presentación de un solo ejemplar en la forma prevista. Las certificaciones y/o legalizaciones requeridas para la presentación de documentos podrán constar en el ejemplar original. El duplicado podrá acompañarse con fotocopia firmada por el representante legal.

1. DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL OFERENTE

- En caso de ser una persona natural, debe presentar documentación que acredite información legal (carnet de identidad).
- En el caso de ser empresas estatales deben brindar documentación de la constitución de la empresa, razón social y certificado legal.
- En el caso de los trabajadores por cuenta propia (TCP) y cooperativas no agropecuarias (CNA) deben mostrar inauguración de cuenta bancaria y documento que lo acredite en esta forma de gestión.
- En todos los casos, los oferentes deben presentar domicilio legal, teléfono y mostrarse con un representante legal por instrumento que acredite su designación.

2. PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES

Un ejemplar completo de este pliego junto a sus anexos y circulares aclaratorias, debidamente foliado y firmado en todas sus hojas por el representante legal.

3. COMPROBANTE CIRCULARES ACLARATORIAS

Comprobante que acredite haber tomado conocimiento de todas las circulares aclaratorias emitidas. Para ello el oferente debe acompañar su oferta con copia firmada de las mismas.

4. ANTECEDENTES

Los oferentes deberán presentar antecedentes. Los mismos pueden consistir en la participación en trabajos o proyectos de la misma o similar naturaleza, en forma total o parcial relacionada con el objeto de la licitación. En este caso deberán acompañar documentación que acredite la relación contractual citada, la duración de la misma, su naturaleza y todo otro dato que permita evaluar la seriedad y vinculación del oferente con los mismos. En los antecedentes deberán

detallarse el lugar de implementación, descripción completa de las participaciones consignadas, y todo dato que, a criterio del oferente, sea de relevancia para la ponderación de los antecedentes presentados.

La DGTPH se reserva la facultad de solicitar la certificación de antecedentes. En caso de agrupación de empresas, deberán consignarse en forma separada los antecedentes de cada empresa asociada. No resulta excluyente para la concurrencia la no presentación de antecedentes por los ofertantes.

5. PROPUESTA TÉCNICA

Se presentarán las propuestas que deberán conformarse con arreglo a los requisitos detallados en el **Anexo 1** siendo esta la propuesta básica y obligatoria, la que puede ser acompañada simultáneamente con la presentación de propuestas complementarias y/o superadoras.

En este último supuesto el oferente deberá presentar en forma separada e individualizada la oferta básica y obligatoria y las que pretenda ofertar con carácter de complementaria o superadora. La presentación de cualquier oferta que no se ajuste a la oferta básica y obligatoria requerida en presente pliego de condiciones provocara la exclusión de la concurrencia.

6. PROPUESTA ECONÓMICA

Debe contener la gestión de los costos y los gastos del sistema (cuantías aproximadas), organización funcional (organigrama) y plantilla del plantel completo para cada cargo o función, el nivel de capacitación o título del personal y la propuesta salarial.

Deben estimarse los ingresos directos e indirectos que puede obtener el sistema dentro del marco legal existente en el país y la propuesta tarifaria para su operación, donde las tarifas expuestas sean acordes con las regulaciones vigentes de transportación en La Habana.

7. IMPACTO SOCIAL

Los licitantes deben argumentar si su propuesta puede convertirse en un proyecto de desarrollo local, como se estipula en el **Decreto 33 de 2021 de Consejo de Ministros** para la Gestión Estratégica del Desarrollo Territorial. El proyecto de desarrollo local constituye un conjunto de recursos, esfuerzos y acciones, con identidad propia, para transformar una situación existente en otra deseada, que contribuya al desarrollo del territorio donde actúa, e impacte en la calidad de vida de la población.



En las ofertas se debe plasmar una propuesta de desarrollo local inclusivo, donde se consideren las necesidades y aspiraciones de grupos sociales que han sido excluidos de las estrategias de desarrollo de su comunidad por su sexo, orientación sexual, color de la piel, edad, situación de discapacidad, condición socioeconómica, territorial entre otras. Se debe promover procesos participativos que incluyan a estos grupos, con el objetivo de contribuir a disminuir las desigualdades sociales existentes.

Además el adjudicatario deberá ser promotor activo del impulso de la movilidad ciclística y sostenible en el territorio, propiciando actividades comunitarias con este fin, con el apoyo del Gobierno Municipal y la DGTPH, en las ofertas deberá reflejar las propuestas de estas actividades y como pueden incidir en la comunidad y en la ciudad.



Licitación Pública No.01/2021

Anexo 3 Comisión Evaluadora

COMISIÓN EVALUADORA

Nombre	Entidad
1. M. Sc. Reynier Campo Pompa	Dirección General de Transporte Provincial La Habana (DGTPH)
2. M. Sc. Guadalupe Rodríguez Rodríguez	
3. M. Sc. Lauger Medina Suárez	
4. Lic. Norge E. del Toro Hernández	
5. M. Sc. Zunilda Parra Arias	Centro de Investigación y Manejo Ambiental del Transporte (Cimab)
6. M. Sc. Claritza Cárdenas de la Vega	
7. Lic. Anahys Lay Madrazo	
8. Lic. Lida Cordero Melnik	
9. M. Sc. Daniel Castellanos Curi	Plan Maestro de la Oficina del Historiador de La Habana (OHC)
10. Lic. Yoandris Alonso Acosta	Gobierno Provincial de La Habana
11. Lic. Ernesto Berroa González	Ministerio de Transporte (MITRANS)

M. Sc. Reynier Campo Pompa (Jefe de la Comisión)

Ingeniero Industrial, Máster en Planificación, Economía y Organización del Transporte Urbano y Metropolitano (VI Edición) en la Universidad Pablo de Olavide, Jefe del Departamento de Desarrollo en la Dirección General de Transporte Provincial La Habana y Director del Proyecto Internacional Sistema de Transporte bajo en carbono en la ciudad de La Habana. Responsable de dirigir y coordinar el desarrollo de estudios e investigaciones para la mejora de los sistemas de transporte público de pasajeros y carga y mejorar la seguridad vial, promueve la implementación de proyectos, cooperación, intercambios de experiencia, generalización de soluciones y la aplicación de tecnologías avanzadas en el campo del transporte, teniendo en cuenta las necesidades de la población y la planificación del desarrollo urbano en la ciudad. Ha tenido experiencia internacional a partir de su participación en un seminario en China de Tráfico y Planeamiento del Transporte Urbano para países en vías de desarrollo y en un curso auspiciado por JICA en Japón (Urban Public Transport). También ha participado en el XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público (CLATPU) realizados en Montevideo y Medellín respectivamente, realizando varias ponencias relacionadas con el transporte y la movilidad en La Habana

M. Sc. Guadalupe Rodríguez Rodríguez



Ingeniero Civil, Directora de Planeamiento de la Dirección General de Transporte de La Habana. Especialista en Gestión Integral del Transporte y Máster en Ciencias. Ha cursado postgrados siendo los fundamentales, “Organización de las transportaciones”, “Base Técnico material del transporte”, “Sistema de transporte rápido masivo”, “Entrenamiento en Francia para la Aplicación del Sistema Reordenamiento del Tráfico de la Ciudad (2000)”, “Diplomado de Transportación de Pasajeros. Ha realizado diferentes Investigaciones siendo las más destacadas “Metodología para la realización de estudios de tránsito para la prioridad de los ómnibus”, “Perfeccionamiento del sistema de clasificación de complejidad de las rutas”, “Desarrollo del Sistema de Transporte de Ciudad de La Habana”, ha realizado diferentes labores docentes impartiendo conferencias, como tutora de tesis de grado y profesora del Centro Preparación Gerencial del Transporte desde el 2001, ha presentado trabajos en diferentes eventos científico donde ha sido premiada como son “1er. Simposio sobre transporte urbano de pasajeros. 1987”, “VII Fórum Nacional de Tránsito. 1988”, ha presentado ponencias en los IV, XI, XII, XIII, XIV y XVI CLATPU. Es Miembro del Comité Técnico Internacional del CLATPU. Ha recibido reconocimientos por el resultado de las investigaciones científicas presentadas.

M. Sc. Lauger Medina Suárez

Máster en Planificación, Economía y Organización del Transporte Urbano y Metropolitano (VI Edición) en la Universidad Pablo de Olavide, licenciado en Humanidades en la Universidad de Ciencias Pedagógicas Blas Roca Calderío, Jefe de Departamento de Organización de los Servicios de La Dirección General de Transporte. Profesor de Cultura Política y de Historia General. Ha cursado cursos de postgrado de Informática en el Sistema Operativo Linux, MapInfo Professional, Técnicas Generales de Dirección, Preparación Jurídica. Ha participado en eventos científicos como el Fórum Provincial, en la Exposición Nacional de la Asociación de Innovadores y Racionalizadores, Jornada Científica de Preparación Gerencial organizada por PREGER (MITRANS), XX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, celebrado en julio del 2018 en Medellín Colombia, ha cursado con éxitos el Programa de Aprendizaje sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible para América Latina de EUROCLIMA+, Preparación para el SUMP y análisis de la situación de la movilidad, Desarrollo de la estrategia SUMP: Co-creando la visión y objetivos del Plan, ha recibido capacitación técnica en Movilidad Urbana Sostenible, impartida por la Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano (ALAPTU), en Argentina.



Lic. Norge E. del Toro Hernández

Licenciado en Derecho de la Universidad de la Habana. Ha trabajado como asesor jurídico en la Consultoría de Playa y en la empresa comercializadora “PROGET”, perteneciente a la Dirección General de Transporte Provincial La Habana (DGTPH). Durante los 8 años que estuvo vinculado a esta empresa, participó activamente en las tareas relacionadas con la batalla de idea, en cuanto al chequeo de las transportaciones como apoyo a la construcción de escuela y en movilizaciones masivas con motivo al retorno de Elián, resultando trabajador desatacado por la labor realizada. En el 2006, se trasladó para el Instituto Nacional de Reserva Estatal como asesor jurídico por 2 años, retornando nuevamente a la DGTPH en el año 2008, como asesor general del Director Provincial de Transporte. En este tiempo participó en los chequeos que se realizaban en el Consejo de la Administración Provincial referente a la reorganización y recuperación del Transporte en la Capital. En esta etapa también obtuvo reconocimiento por el trabajo realizado. En el año 2010, se traslada para la oficina central de la Empresa de Transporte Escolar (entidad subordinada al Ministerio de Transporte), como asesor jurídico, organizando la actividad jurídica para todas las UEBs, radicadas en las provincias. Entre los años 2016 al 2018 trabajó en la empresa PALCO como especialista comercial, y con posterioridad en LABIOFAM, retornando nuevamente a la empresa de transporte escolar en este año. Desde el año 2019 cumple las funciones de jefe de sección jurídica en la DGTPH.

M. Sc. Zunilda Parra Arias

Máster en Ciencias en Ingeniería de Transportes, Ingeniera Industrial de la Universidad de Matanzas “Camilo Cienfuegos”, Directora General del Centro de Investigación y Manejo Ambiental del Transporte. Desde su graduación ha trabajado en dicho centro; ha cursado disímiles y variados cursos de posgrados relacionados con el Marketing, Aplicación del sistema operativo de redes, Análisis operativo de rutas, Control total de la calidad en el transporte, Contabilidad básica, Teoría de la Decisión, Curso Básico de Capacitación Profesional, Curso Básico de Dirección y Administración de empresas, Seguridad Vial, edición del consumo de combustible y contaminación ambiental en vehículos automotores, Environmentally sustainable urban transport planning, entre otros. Ha realizado y dirigido importantes investigaciones relacionadas con la movilidad y transportación de pasajeros en el territorio nacional tales como: Establecimiento de un Plan de Desarrollo del Transporte para la Cayería Norte desde Villa Clara hasta Camagüey, el norte de Las Tunas y Holguín, Movilidad de la población de La Habana, Caracterización de la movilidad peatonal en La Habana, Reordenamiento de la red de rutas del servicio urbano- suburbano de la ciudad de Holguín, Revisión y elaboración de normas técnicas



para la Movilidad Urbana Sostenible y la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas en La Habana entre otros. Ha participado en eventos nacionales e internacionales, Congresos Panamericanos de Ingeniería de Tránsito y Transporte, Fóruns de Ciencia y Técnica de la entidad desde su ingreso hasta la actualidad, Congresos Latinoamericanos de Transporte Público y Urbano (CLATPU) entre otros.

M. Sc. Claritza Cárdenas de la Vega

Máster en Planificación, Economía y Organización del Transporte Urbano y Metropolitano (VI edición) en la universidad Pablo de Olavide, Ingeniera Civil en la Universidad Tecnológica de La Habana José Antonio Echeverría (CUJAE), Directora de la División de Pasajeros y Vialidad del Centro de Investigación y Manejo Ambiental del Transporte. Ha cursado cursos de postgrado de Fundamentos de Auditores en Seguridad Vial, Básico de Gestión Empresarial, Implementación de Normas sobre el sistema de gestión y dirección empresarial, Técnicas generales de dirección, Preparación jurídica, informática en AutoCAD y Acces. Ha participado en eventos científicos como el Fórum de Base de Cimab y el Fórum provincial de Regla, XIX Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano en la modalidad de coautora, 1er Encuentro Internacional de Transporte 2016 en la modalidad de coautora y ponente, Evento de la Mujer Economista, X Convención de Medio Ambiente. Segundo Coloquio de Transporte y Medio Ambiente en el Palacio de las Convenciones, VII Encuentro Académico de Seguridad Vial, I Encuentro Juvenil Científico Tecnológico del Transporte. Ha impartido seminarios instructivos sobre movilidad peatonal y vialidad. Ha recibido capacitación técnica en Movilidad Urbana Sostenible, impartida por la Fundación Latinoamericana de Transporte Público y Urbano (ALAPTU), en Argentina. Ha trabajado en la elaboración de la propuesta de norma *Sistema de bicicletas públicas. Términos y definiciones. Clasificación y requisitos para su organización e implementación en Cuba*, en el Sistema de gestión de los sistemas de bicicletas públicas, en los requerimientos técnicos para la licitación del sistema de gestión del sistema de bicicletas públicas.

Lic. Anahys Lay Madrazo

Licenciada en Geografía en la Universidad de La Habana, Especialista "A" en Transporte Automotor. Ha impartido seminarios instructivos a directivos de transporte de las universidades de La Habana; Seminarios instructivos a los estudiantes universitarios del Municipio Especial Isla de la Juventud para la aplicación de encuestas Origen/Destino y Conteo de pasajeros en las rutas de la zona de estudio y Círculo de interés relacionados con temáticas



medioambientales a estudiantes de la enseñanza primaria. Ha cursado cursos de postgrado de Informática, AUTOCAD, redacción de informes y de gestión de la calidad según la Norma NC-ISO 9001-2015. Ha participado en eventos científicos como el Fórum Ciencia y Técnica de la entidad, en el V Taller: “Transferencia de Tecnología y Gestión de la Información Tecnológica asociada a la Adquisición de la Tecnología” (Ministerio del Transporte - MITRANS) y en el Taller Anual del proyecto “Implementación de un sistema bajo en emisiones de carbono en La Habana”. Ha cursado con éxitos los cursos del Programa de Aprendizaje sobre Planes de Movilidad Urbana Sostenible para América Latina de EUROCLIMA+, Preparación para el SUMP y análisis de la situación de la movilidad. Ha trabajado en la elaboración de la propuesta de norma *Sistema de bicicletas públicas. Términos y definiciones. Clasificación y requisitos para su organización e implementación en Cuba*, en el Sistema de gestión de los sistemas de bicicletas públicas, en los Requerimientos Técnicos para la licitación del sistema de gestión del sistema de bicicletas públicas. Se encuentra cursando el Máster en Planificación, Economía y Organización del Transporte Urbano y Metropolitano (VI Edición) en la Universidad Pablo de Olavide.

Lic. Lida Cordero Melnik

Graduada de la carrera de Economía de la Universidad de La Habana en el año 2012. Se desempeña actualmente como especialista B en Gestión Económica en la División de Logística y Puertos del Centro de Investigaciones y Manejo Ambiental del Transporte (CIMAB). Ha sido autora y jefa de proyecto en varios proyectos y servicios de investigación. Ha participado en los Fóruns de Ciencia y Técnica del centro, obteniendo mención y premio relevante. Asimismo, en la aplicación y procesamiento de encuestas que ha preparado el centro. También es coautora del artículo de SBP Estudio bibliográfico sobre la implantación de los Sistemas de Bicicletas Públicas. Pertenece al Grupo 2 (Logística) en la elaboración del Plan Maestro del Transporte de la República de Cuba.

M. Sc. Daniel Castellanos Curi

Graduado del Colegio Universitario San Jerónimo de La Habana de Licenciado en Preservación y Gestión del Patrimonio Urbano en 2018. Máster en Planificación, Economía y Organización del Transporte Urbano y Metropolitano en la Universidad Pablo de Olavide en 2019. Especialista en Planeamiento Estratégico en 2020 por el Centro Iberoamericano de Desarrollo de la Estrategia Urbana, Barcelona. Profesor Instructor de la Universidad de La Habana desde



2018. Especialista de Movilidad Urbana del Plan Maestro de la Oficina del Historiador desde 2017 e impulsor del desarrollo de la movilidad ciclista en La Habana.

Lic. Yoandris Alonso Acosta

Licenciado en Derecho e Investigación Operativa. Director del Proyecto de Colaboración “Fortalecimiento de capacidades para incrementar la resiliencia urbana ante los riesgos de desastres en áreas centrales de La Habana”. Se desempeña como Especialista en colaboración Económica en la Dirección Provincial de Comercio Exterior e Inversión Extranjera. Ha cursado cursos básicos de Contrainteligencia; de Preparación para la Defensa y de Gestión de procesos culturales una propuesta para el turismo en Cuba. Ha participado Seminario Familiarización con el Comercio Exterior e Inversión Extranjera y Cooperación Económica Internacional. Ha cumplido misiones en el exterior tal como el Aseguramiento de la visita del Papa Juan Pablo II. Ha trabajado durante cinco años en el Poder Popular, estos dos últimos años en la atención a las actividades del 500 aniversario. Desde un principio ha estado vinculado a proyectos de colaboración, por su participación también en otros proyectos que lleva el Gobierno, como lo es el proyecto del Corredor Cultural de Calle Línea.

Lic. Ernesto Berroa González

Licenciado en Derecho de la Universidad de La Habana. Se desempeña como Asesor Jurídico del Órgano Central del Ministerio de Transporte (MITRANS). Ha cursado postgrados de Técnico de Motor y Fuselaje de Aviación de Transporte y Técnico en Mantenimiento y Explotación del Transporte Automotor, Ética Empresarial y Protocolo Comercial, Aspectos Legales de la Colaboración Económica Internacional en Cuba, Curso La Labor de los Revolucionarios en la Batalla Económica, El Arbitraje Internacional en materia de Inversiones y la Inmunidad de los Estados, Economía de Inversiones, entre otros. Ha participado en la VII Conferencia Científica Provincial de Asesoría Jurídica de La Habana.



Licitación Pública No.01/2021

Anexo 4 Planilla de Evaluación

PLANILLA DE EVALUACIÓN

Parámetros	Puntaje	Metodología de evaluación
Entrega anticipada al plazo parcial previsto	5	Se asignará 5 puntos a las ofertas que establezcan el menor tiempo de entrega parcial. A las demás se asignará puntaje de forma inversamente proporcional. No se puntuará a ofertas con un tiempo mínimo de entrega inferior a los 25 días.
Experiencia General	10	<u>Criterio de evaluación (años)</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sin experiencia: 0 puntos ✓ Menos de 2: 3 pts. ✓ De 2 a 5: 6 pts. ✓ Más de 5 años: 10 pts.
Experiencia Específica	15	<u>Criterio de evaluación(años)</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sin experiencia específica: 0 pts. ✓ Hasta 2: 10 pts. ✓ De 2 a 5: 15 pts. ✓ Más de 5: 25 pts.
Propuesta Técnica	20	<u>Criterio de evaluación</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Cumplimiento de la propuesta básica y obligatoria: hasta 13 pts. ✓ Propuesta de oferta complementaria y/o superadora: hasta 7 pts.
Propuesta Económica	30	<u>Criterio de evaluación</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Gestión de costos y gastos: hasta 20 pts. ✓ Organización funcional y plantilla de trabajadores: hasta 5 pts. ✓ Propuesta salarial: hasta 3 pts. ✓ Otros ingresos: hasta 6 pts. ✓ Propuesta tarifaria: hasta 6 pts.
Impacto Social	20	<u>Criterio de evaluación:</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Diagnóstico socioeconómico del territorio: hasta 3 pts. ✓ Propuesta como proyecto de desarrollo local: hasta 5 pts ✓ Propuesta de acciones inclusivas y de procesos de participación con la comunidad: hasta 7 pts. ✓ Propuesta de sensibilización, capacitación y promoción sobre la movilidad ciclística y sostenible en el territorio: hasta 10 pts.
Total	100	

Nota:

En el caso de la Experiencia general (experiencia en administración de servicios y conocimientos legales referentes) y la Experiencia específica (en relación con el objeto del concurso) los oferentes deberán demostrar con trabajos realizados y debidamente justificados en sus ofertas.