

ANEXO N° 17

CIRCULAR N.º 027-2025-MDT/CE

PARA : Empresas Privadas interesadas en la **SEGUNDA CONVOCATORIA - PROCESO DE SELECCIÓN N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230**

DE : Comité Especial conformado por Resolución Gerencia Municipal N°175-2025-MDT/GM

ASUNTO : **PLIEGO ABSOLUTORIO DE CONSULTAS Y OBSERVACIONES DEL SEGUNDA CONVOCATORIA DEL PROCESO DE SELECCIÓN N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230**

REFERENCIA: Ley N° 29230 "Ley que impulsa la inversión pública regional y local con participación del sector privado" y sus modificatorias.

FECHA : 23 de Setiembre de 2025

El Comité Especial conformado por Resolución Gerencia Municipal N°372-2025-MDT/GM de fecha 5 de Agosto del 2025 (reconformación del Comité Especial), de acuerdo a lo establecido en el artículo 43 del Reglamento de la Ley N° 29230, aprobado por Decreto Supremo N° 210-2022-EF y sus modificatorias (en adelante, Reglamento de la Ley N° 29230), pone en conocimiento a las Empresas Privadas (O CONSORCIO) interesadas de la **SEGUNDA CONVOCATORIA DEL PROCESO DE SELECCIÓN N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230**, para la selección de la Empresa Privada (O CONSORCIO) que ejecutará y financiará el (los) siguiente(s) proyecto(s) / actividad(es) / IOARR:

N°	Código Único de la inversión	Nombre de la inversión
1	2678341	IOARR "ADQUISICION DE CAMION COMPACTADOR Y CAMION BARANDA; EN EL(LA) SERVICIO DE LIMPIEZA PUBLICA DISTRITO DE EL TAMBO, PROVINCIA HUANCAYO, DEPARTAMENTO JUNIN"

Que, de acuerdo a lo establecido en los numerales 56.3 y 56.4 del artículo 56 del Reglamento de la Ley N° 29230, aprobado por Decreto Supremo N° 210-2022-EF, modificado a través del Decreto Supremo N° 011-2024-EF (en adelante, Reglamento de la Ley N° 29230), y, considerando que, de acuerdo al calendario del proceso de selección, el plazo para la recepción de la expresión de interés y presentación de consultas y observaciones culminó el 14 de Julio del 2025, por lo que el Comité Especial procedió a recepcionar una (03) cartas de expresión de interés dentro del plazo señalado, el mismo que corresponde a las Empresas Privadas:

- RINAIT SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA con RUC N° 20123704585
- KING TECH CORPORATION S.A.C. con RUC N° 20610615539
- AUTOCAMIONES DEL CENTRO S.A.C. con RUC N° 20601471800

En tal sentido, continuando con las etapas y plazos establecidos en el calendario de proceso de selección, y conforme al Artículo 56. Consultas y observaciones, se procedió a realizar la absolución de consultas y observaciones, haciendo constar en el pliego absolutorio que como anexo se adjunta el acta y que se notifica mediante la presente circular, la que a su vez será publicada en el portal institucional de la Entidad Pública y de PROINVERSION.

ECO. JUNEHMAN QUISPE CHAMORRO

Presidente(a)



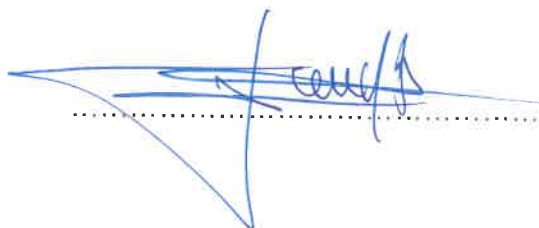
ING. AMB. DAVID RAMOS APONTE

Primer Miembro



LIC. JAVIER HILARIO PAYTAN

Segundo Miembro



ACTA DE ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y OBSERVACIONES

SEGUNDA CONVOCATORIA - PROCESO DE SELECCIÓN N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230

CONTRATACIÓN DE LA EJECUCIÓN Y FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO DE INVERSIÓN: IOARR “ADQUISICION DE CAMION COMPACTADOR Y CAMION BARANDA; EN EL(LA) SERVICIO DE LIMPIEZA PUBLICA DISTRITO DE EL TAMBO, PROVINCIA HUANCAYO, DEPARTAMENTO JUNIN” Código Único N° 2678341

En el Distrito de el Tambo del día 23 de setiembre del 2025, a horas 5:30pm en la sala de reuniones de la Gerencia Municipal, se reunieron los miembros del comité especial conformado por RESOLUCION GERENCIA MUNICIPAL N°175-2025-MDT/GM, de acuerdo a lo establecido en el artículo 43 del Reglamento de la Ley N° 29230, aprobado por Decreto Supremo N° 210-2022-EF y sus modificatorias (en adelante, Reglamento de la Ley N° 29230),

Presidente(a)	ECO. JUNEHMAN QUISPE CHAMORRO – Miembro Titular
Primer Miembro	ING. AMB. DAVID RAMOS APONTE – Miembro Titular
Segundo Miembro	LIC. JAVIER HILARIO PAYTAN – Miembro Suplente

AGENDA:

- ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y OBSERVACIONES DE LA SEGUNDA CONVOCATORIA - PROCESO DE SELECCIÓN N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230

ACCIONES:

La reunión convocada se ha realizado con la finalidad de HACER LA ACLARACION Y atender la absolución de consultas y observaciones de la SEGUNDA CONVOCATORIA - PROCESO DE SELECCIÓN N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230, presentado por las empresas:

- **AUTOCAMIONES DEL CENTRO S.A.C. con RUC N° 20601471800**
- **KING TECH CORPORATION S.A.C.con RUC N° 20610615539**
- **RINAIT SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA con RUC N° 20123704585**



OBSERVACION N° 01 – MEF (VIA CORREO)

Recibidos 3

Destacados

Postpuestos

Enviados

Borradores 2

Más

Etiquetas +

Obras por Impuestos – MD El Tambo – Sobre proceso de selección N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230 SEGUNDA CONVOCATORIA

Obras Por Impuesto

Estimados miembros del comité especial de la Municipalidad Distrital de El Tambo

En el marco del artículo VII del Título Preliminar del Reglamento de la Ley N° 29230 aprobado por DS N° 210-2022-EF y modificado por DS N° 011-2024-EF (en adelante, el Reglamento), la DGPIIP realiza el seguimiento de todas las fases del mecanismo de Obras por Impuestos

En atención a ello, respecto a las bases de Proceso de Selección N° 001-2025-MDT/CE LEY N° 29230 de la inversión "ADQUISICIÓN DE CAMIÓN COMPACTADOR Y CAMIÓN BARANDA, EN EL(LA) SERVICIO DE LIMPIEZA PÚBLICA DISTRITO DE EL TAMBO, PROVINCIA HUANCAYO, DEPARTAMENTO JUNÍN" con CUI N° 2678341 convocado el 10/09/2025 por un monto de inversión de S/ 6,573,048.00, en el marco del mecanismo de Obras por Impuestos, hacemos llegar el siguiente comentario.

Respecto a información incompleta y/o a considerar

Corresponde al Comité Especial revisar los componentes a ser considerados en las Bases del Proceso, toda vez que se ha identificado que estos hacen mención a "ejecución de obra" y la inversión materia de proceso de selección es de IOARR. Para mayor detalle, se muestra a continuación (i) el numeral 1.5 de la sección I de las bases de proceso de selección, (ii) el numeral 2 del Anexo 3-A "Términos de referencia", y (iii) el numeral 5.2 de la cláusula sexta del Anexo 06 "Formato de convenio de inversión:

Sección I

1.5. MONTO REFERENCIAL DEL CONVENIO DE INVERSIÓN:

LA INVERSIÓN tiene un Monto Referencial del Convenio de Inversión de S/ 6,573,048.00 (Seis millones quinientos setenta y tres mil cuarenta y ocho con 00/100 soles), cuyo desagregado se detalla en el cuadro siguiente:

OBLIGACIONES	COSTO (Consignar en Soles, en números)
EJECUCIÓN DE LA OBRA	S/ 6,381,600.00
DOCUMENTO EQUIVALENTE	S/ 63,816.00
SUPERVISIÓN	S/ 96,724.00
Supervisión de Elaboración del Documento Equivalente	S/ 23,831.00

Anexo 3

2. MONTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL

LA INVERSIÓN tiene un Monto Referencial del Convenio de Inversión de S/ 6,573,048.00 (Seis millones quinientos setenta y tres mil cuarenta y ocho con 00/100 soles), cuyo desagregado se detalla en el cuadro siguiente:

OBLIGACIONES	COSTO (Consignar en Soles, en números)
EJECUCIÓN DE LA OBRA	S/ 6,381,600.00
DOCUMENTO EQUIVALENTE	S/ 63,816.00
SUPERVISIÓN	S/ 96,724.00
Supervisión de Elaboración del Documento Equivalente	S/ 23,831.00
Supervisión de la Ejecución del equipamiento incluye recepción	S/ 51,880.00
Liquidación	S/ 13,994.00
LIQUIDACIÓN	S/ 31,908.00
MONTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL:	S/ 6,573,048.00

(*) El presente presupuesto se fundamenta en el artículo 11 del Reglamento de la Ley N° 29230 modificado por Decretos Supremos N° 011-2022-EF de manera que el monto de inversión, correspondiente a la ejecución de la inversión por el mecanismo de Obras por Impuestos, se determine.

Anexo 6

5.2. El monto total del convenio de inversión considera los siguientes conceptos, de corresponder:

OBLIGACIONES	COSTO (Consignar en Soles, en números)
EJECUCIÓN DE LA OBRA	S/ 6,381,600.00
DOCUMENTO EQUIVALENTE (Especificaciones Técnicas)	S/ 63,816.00
SUPERVISIÓN	S/ 96,724.00
Supervisión de Documento Equivalente (Especificaciones Técnicas)	S/ 23,831.00
Supervisión de la Ejecución del equipamiento incluye recepción	S/ 51,880.00
Liquidación	S/ 13,994.00
LIQUIDACIÓN	S/ 31,908.00
MONTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL:	S/ 6,573,048.00

(*) El presente presupuesto se fundamenta en el artículo 11 del Reglamento de la Ley N° 29230 modificado por Decretos Supremos N° 011-2022-EF de manera que el monto de inversión, correspondiente a la ejecución de la inversión por el mecanismo de Obras por Impuestos, se determine.

(**) En caso la Entidad Pública considere este presupuesto dentro del Monto Referencial del Convenio de Inversión.

(***) No incluye intereses ni costos financieros de capital, honorarios de asistencia directa o indirecta de materiales, ni costos de transporte a favor de la Empresa Proveedor y Entidad Ejecutora del Proyecto.

De acuerdo al Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones – SNPMGI, al tratarse de una IOARR de reposición, corresponde al comité especial considerar que este tipo de inversión es distinta a la ejecución de una obra, ello considerando que los "LINEAMIENTOS PARA LA IDENTIFICACIÓN Y REGISTRO DE LAS INVERSIONES DE OPTIMIZACIÓN, DE AMPLIACIÓN MARGINAL, DE REHABILITACIÓN Y DE REPOSICIÓN – IOARR" establecen que: "Una Inversión de Reposición trata sobre la adquisición y/o instalación de equipos, mobiliario o vehículos para reemplazar a aquéllos que realizan la misma función dentro del proceso de producción de una UP en funcionamiento, siempre que los activos a ser reemplazados cumplan su vida útil estimada o hayan cumplido su vida útil efectiva." (https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/Metodologias_Generales_Pi/Lin_eamientos_IOARR.pdf).

RESPUESTA:

SECCION I

1.5. MONTO REFERENCIAL DEL CONVENIO DE INVERSIÓN:

LA INVERSION tiene un Monto Referencial del Convenio de Inversión de **S/ 6,573,048.00** (Seis millones quinientos setenta y tres mil cuarenta y ocho con 00/100 soles), cuyo desagregado se detalla en el cuadro siguiente:

OBLIGACIONES	COSTO (Consignar en Soles, en números)
EJECUCIÓN DE LA INVERSION	S/ 6,381,600.00
DOCUMENTO EQUIVALENTE	S/ 63,816.00
SUPERVISION	S/ 95,724.00
Supervisión de Elaboración del Documento Equivalente	S/ 23,931.00

01-11-2024

29230

2. MONTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL

ANEXO 3

LA INVERSION tiene un Monto Referencial del Convenio de Inversión de **S/ 6,573,048.00** (Seis millones quinientos setenta y tres mil cuarenta y ocho con 00/100 soles), cuyo desagregado se detalla en el cuadro siguiente:

OBLIGACIONES	COSTO (Consignar en Soles, en números)
EJECUCIÓN DE LA INVERSION	S/ 6,381,600.00
DOCUMENTO EQUIVALENTE	S/ 63,816.00
SUPERVISION	S/ 95,724.00
Supervisión de Elaboración del Documento Equivalente	S/ 23,931.00
Supervisión de la Ejecución del equipamiento incluye recepción	S/ 51,850.50
Liquidación	S/ 15,954.00
LIQUIDACIÓN	S/ 31,908.00
MONTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL:	S/ 6,573,048.00

(**) Se encuentra sustentado su pertinencia ítem 22 del Artículo III de Definiciones en el Reglamento de la Ley N° 29230, modificado por Decreto Supremo N° 011-2024-EF. Se incorpora, según PLIEGO ABSOLUTORIO, correspondiente a la consulta N° 01, presentada por el interesado CONSORCIO LIMA y absuelto por el Comité Especial

ANEXO 6

5.2. El monto total del convenio de inversión considera los siguientes conceptos, de corresponder.

OBLIGACIONES	COSTO (Consignar en Soles, en números)
EJECUCIÓN DE LA INVERSION	S/ 6,381,600.00
DOCUMENTO EQUIVALENTE (Especificaciones Técnicas)	S/ 63,816.00
SUPERVISION	S/ 95,724.00
Supervisión de Documento Equivalente (Especificaciones Técnicas)	S/ 23,931.00
Supervisión de la Ejecución del equipamiento incluye recepción	S/ 51,850.50
Liquidación	S/ 15,954.00
LIQUIDACIÓN	S/ 31,908.00
MONTO TOTAL DE INVERSIÓN REFERENCIAL:	S/ 6,573,048.00

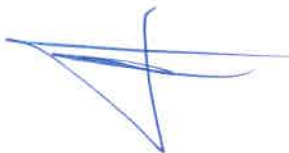
(*) El porcentaje de utilidad y los gastos generales del proyecto, no serán modificados o variados durante la ejecución del Convenio.

(**) En caso la Entidad Pública considere este componente dentro del Monto Referencial del Convenio de Inversión.

(***) No incluye intereses, ni costos financieros de carta fianza de adelanto directo o adelanto de materiales, ni costos de financiamiento a favor de la Empresa Privada y/o Empresa(s) Ejecutora(s) del Proyecto.

actividad se realizará inversión

En caso de



RESPUESTA:

El COMITÉ ESPECIAL considera que se deberá aplicar dicha observación de la misma forma será integrado en las bases.

SE ACOJE PARCIALMENTE.

POSTOR N° 01.

EMPRESA AUTOCAMIONES

OBSERVACIÓN N° 1 SOBRE ESPECIFICACIONES DEL CAMION COMPACTADOR

En relación con las Bases Integradas de la segunda convocatoria, alcanzamos las siguientes observaciones y consultas para su evaluación y corrección, en atención a lo establecido en la Ley de Contrataciones y la Ley N.° 29230, a fin de garantizar la libre concurrencia, la pluralidad de postores y la obtención de mejores condiciones para la entidad:

1. Especificaciones técnicas – Motor

Bases:

N.° de cilindros / Cilindrada (cm³): 6 en línea / 8700

Potencia neta máx. 390 CV mínimo

Par motor neto máx. 173 kgfm".

Observamos que estos valores restringen la participación de postores, dado que solo algunos fabricantes cumplen exactamente con dichas características.

Propuesta de ampliación:

N.° de cilindros / Cilindrada (cm³): 6 en línea / 8700 cm³ máximo.

Potencia neta máx.: 350 CV mínimo.

Par motor neto máx.: 120 kgfm mínimo.

Con ello se promueve la participación de diferentes marcas sin afectar las prestaciones mínimas requeridas.

2. Transmisión

Bases:

Caja de cambios: 15 marchas adelante + 2 retrocesos.

Observamos que esta exigencia limita la oferta, ya que existen cajas de 9 a más marchas que cumplen adecuadamente con las condiciones de trabajo.

Propuesta de ampliación:

Caja de cambios: 9 marchas adelante + 1 retroceso como mínimo.

3. Chasis – Módulo seccional

Bases:



Módulo seccional (cm³): 431 mínimo.

Observamos que no corresponde establecer un valor único ya que cada fabricante define este parámetro de acuerdo con el diseño estructural de sus unidades.

Propuesta de ampliación:

Módulo seccional (cm³): indicar según fabricante.

4. Observamos que Constellation

Es un modelo de la marca Volkswagen, lo cual contraviene la normativa que prohíbe hacer referencia a marcas o procedencias específicas.

Propuesta de corrección: "Tipo de cabina: simple, de uso para transporte de carga, con equipamiento básico de seguridad y confort".

5. Frenos

Área efectiva de frenado (cm²): 6915 mínimo.

Observamos que esta exigencia puede restringir la participación de otras marcas que ofrecen sistemas equivalentes de frenado.

Propuesta de ampliación:

Área efectiva de frenado (cm²): indicar según fabricante.

6. Dimensiones del camión chasis e instalación de caja compactadora

Observamos que las dimensiones del camión chasis varían producto de la instalación de la caja compactadora con sistema alzacontenedor y tail gate, por lo cual no corresponde fijar dimensiones rígidas que limiten la competencia.

Propuesta de corrección/ampliación:

Distancia entre ejes (mm): 3700 mm mínimo.

Voladizo delantero (mm): 1480 mm mínimo.

Voladizo trasero: eliminar, debido a la instalación del alzacontenedor y tail gate.

Distancia mínima entre eje delantero e implemento (mm): indicar según fabricante.

Largo total (mm): 7315 mm aprox.

Largo carrozable (mm): indicar según fabricante.

Alto/altura (mm): indicar según fabricante e instalación de compactadora.

Ancho (mm): indicar según fabricante.

Diámetro de giro (mm): indicar según fabricante.

Largo carrozable aproximado (mm): indicar según fabricante.

Conclusión:

Las modificaciones propuestas buscan garantizar el principio de libre competencia y competencia efectiva, conforme al artículo 26 de la Ley de Contrataciones y al marco de la Ley N.º 29230, evitando referencias a marcas, modelos o características exclusivas que restrinjan la pluralidad de postores, y considerando además la instalación de la caja compactadora que altera las dimensiones finales del vehículo.

ABSOLUCION:



El comité de Selección luego de revisadas las observaciones y recomendaciones, decide **ACOGER PARCIALMENTE** las características en mención, quedando de la siguiente manera:

1. Especificaciones técnicas – Motor

N.º de cilindros / Cilindrada (cm³): 6 en línea / 8700 mínimo

Potencia neta máx. 334 CV mínimo

Par motor neto máx. 147.8 kgfm” o 1,450 Nm mínimo

2. Transmisión

Caja de cambios: 10 marchas adelante + 2 retrocesos como mínimo.

3. Chasis Modulo seccional

Se suprime del requerimiento de modulo seccional.

4. Tipo de cabina

Tipo de cabina: Cabina simple, de uso para piloto y copiloto (no se permitirá tener carga en la cabina de conducción).

5. Frenos

Área efectiva de frenado (cm²): indicar según fabricante.

6. Dimensiones del camión chasis e instalación de caja compactadora

Distancia entre ejes (mm): 3700 mm mínimo.

No se acoge, la distancia entre ejes ya fue establecida en las bases del procedimiento.

Voladizo delantero (mm): 1480 mm mínimo.

No se acoge, la medida del voladizo delantero ya fue establecida en las bases del procedimiento.

Voladizo trasero: eliminar

Se acoge, no es posible determinar la medida del voladizo trasero debido a la instalación del alzacontenedor y tail gate.

Distancia mínima entre eje delantero e implemento (mm): indicar según fabricante.

No se acoge, la medida entre el eje delantero e implemento ya fue establecida en las bases del procedimiento.

Largo total (mm): 7315 mm aprox.

No se acoge, la medida del largo total ya fue establecida en las bases del procedimiento.

Largo carrozable (mm): indicar según fabricante.

Se acoge, será indicado según el fabricante.

Alto/altura (mm): indicar según fabricante e instalación de compactadora.

Se acoge, será indicado según el fabricante

Ancho (mm): indicar según fabricante.

Se acoge, será indicado según el fabricante

Diámetro de giro (mm): indicar según fabricante.

Se acoge, será indicado según el fabricante

OBSERVACIÓN N° 2 SOBRE ESPECIFICACIONES DEL CAMION BARANDA

En las bases se solicita lo siguiente:

- Dimensiones Largo x Ancho x Alto: 8,170 x 2,150 x 2,500 mm.
- Distancia entre ejes: 4,800 mm mínimo.
- Trocha delantera: 1,785 mm mínimo.
- Trocha posterior: 1,655 mm mínimo.
- Largo carrozable: 6,850 mm mínimo.
- Motor cilindrada (cc): 7,545 cc, 6 cilindros en línea mínimo.
- Suspensión delantera: muelles semi-elípticos con amortiguadores.
- Frenos de servicio: mixto de doble circuito actuando en todas las ruedas (aire sobre hidráulico).

Observación:

Las medidas y especificaciones solicitadas no resultan de amplio cumplimiento en el mercado nacional, lo cual restringe la pluralidad de postores y limita la libre concurrencia y competencia efectiva, principios establecidos en la Ley de Contrataciones del Estado.

Solicitamos se modifique lo siguiente:

1. Dimensiones (largo, ancho y alto): que se indiquen como referenciales, sin valores exactos rígidos.
2. Distancia entre ejes: establecer un mínimo de 4,750 mm.
3. Trocha delantera y posterior: que se indiquen como referenciales.
4. Motor: cilindrada mínima de 5,100 cc y 4 cilindros mínimo, lo cual asegura potencia adecuada y permite ahorro de combustible, en línea con criterios de sostenibilidad y eficiencia.
5. Suspensión delantera: ampliar la opción a muelles parabólicos, además de los semi-elípticos, ya que ambos sistemas cumplen estándares técnicos y de seguridad.
6. Frenos de servicio: ampliar la exigencia a frenos mixtos (aire sobre hidráulico) o frenos neumáticos de doble circuito, dado que ambos sistemas se utilizan en camiones de carga, son equivalentes en seguridad y rendimiento, y su aceptación permitirá mayor pluralidad de postores.

Fundamento técnico:

- En el mercado peruano, existen camiones con motores de 4 o 6 cilindros, cuya potencia y torque son suficientes para el transporte de carga, siendo los de 4 cilindros más eficientes en consumo de combustible.
- Respecto a la suspensión, los muelles parabólicos constituyen una solución moderna, con mayor confort, reducción de peso y menores costos de mantenimiento, por lo que no deben ser excluidos.
- En cuanto al sistema de frenos, tanto los mixtos (aire sobre hidráulico) como los neumáticos son reconocidos internacionalmente, cumplen con las normas de seguridad y son ofrecidos por los principales fabricantes. Restringir solo a un sistema de frenos puede direccionar la adquisición hacia determinados modelos, vulnerando la libre concurrencia y competencia efectiva.

Por lo expuesto, solicitamos:

Que se amplíen los rangos y alternativas de las medidas y especificaciones indicadas (dimensiones, motorización, suspensión y frenos), de modo que se garantice la participación

de una mayor cantidad de postores y la efectiva competencia en el proceso de contratación.

ABSOLUCION:

El comité de selección luego de revisadas las observaciones y recomendaciones, decide **ACOGER PARCIALMENTE** las características en mención, quedando de la siguiente manera:

Dimensiones (largo, ancho y alto): Indicar según fabricante.
Distancia entre ejes: mínimo de 4,200 mm.
Trocha delantera y posterior: indicar según fabricante.
Largo carróza: indicar según fabricante.
Voladizo delantero y posterior: indicar según fabricante.
Motor: cilindrada mínima de 3,900 cc y 4 cilindros mínimo.
Peso bruto vehicular: 9,700 kg mínimo
Peso bruto eje delantero: 3,100 kg mínimo
Peso bruto eje posterior: 6,600 kg mínimo
Peso seco o neto: 2,600 kg mínimo
Cilindros: 4 mínimo
Sistema de admisión: Inyección directa TDR o sistema common rail o Turbo cargado o intercooler
Potencia: 145 Hp mínimo
Torque: indicar según fabricante
Transmisión: 5 velocidades adelante + 01 retroceso mínimo
Embrague: indicar según fabricante
Eje delantero: indicar según fabricante
Eje posterior: indicar según fabricante
Dirección: indicar según fabricante
Suspensión delantera: Muelle semi elípticos con amortiguadores o muelles parabólicos o muelle semi elípticos con amortiguadores hidráulicos de doble acción telescópica
Suspensión posterior: Muelle semi elípticos con muelle auxiliar o muelle semielípticos con amortiguadores hidráulicos de doble acción telescópica.
Frenos de servicio: Mixto de doble circuito + ABS o frenos mixtos (aire sobre hidráulico) o frenos neumáticos de doble circuito o hidráulicos de circuito dual servo asistidos.
Freno de estacionamiento: Mecánico mínimo
Freno auxiliar: Indicar según fabricante.
Tanque de combustible: 100 L mínimo (Se suprime el AD BLUE)
Adicionales: Se suprime
Norma de emisiones: Euro IV mínimo

CONSULTA N° 1

CONSULTA N° 1 SOBRE EL PLAZO ESTABLECIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL EQUIPAMIENTO EN RELACIÓN CON EL CRONOGRAMA DEL CUI N.° 2678341 Y LAS CONDICIONES REALES DEL MERCADO – PROCESO DE SELECCIÓN N.° 001-2025-MDT/CE

De la revisión de las bases del proceso, se advierte que el **Ítem 1: Ejecución del equipamiento** ha sido establecido con un plazo de **cuarenta y cinco (45) días calendario**.

Sin embargo, conforme a la información registrada en el Banco de Inversiones respecto al **Código Único de Inversión (CUI) N.° 2678341**, correspondiente a una IOARR de reposición de equipamiento (siete [07] camiones compactadores y una [01] baranda), se señala que la ejecución de dicha adquisición está programada para el **mes 2 y mes 3**, lo que representa un plazo mínimo estimado de **sesenta (60) días calendario**, según el cronograma establecido en el **Formato 7C**.



Cabe señalar que:

El Ítem 1: Elaboración del documento técnico aún no ha sido aprobado por la Entidad, por lo tanto, **las especificaciones técnicas definitivas para la adquisición tampoco han sido elaboradas ni validadas;**

La ejecución del equipamiento se encuentra supeditada a la **aprobación del documento técnico**, el cual debe establecer, entre otros aspectos:

La disponibilidad de los bienes en el mercado nacional;

Los tiempos de fabricación e instalación de las cajas compactadoras;

La logística de entrega, montaje e instalación.

Por tanto, el plazo de 45 días indicado en las bases podría no ajustarse a las condiciones reales de mercado ni a los tiempos requeridos para el cumplimiento de los requisitos técnicos. De acuerdo con experiencias previas de adquisiciones similares a través de la plataforma del SEACE, los plazos usuales para la compra de una flota de esta magnitud ascienden como mínimo a **noventa (90) días calendario**.

Adicionalmente, se deja constancia de que, en caso el **documento técnico aprobado** establezca que el plazo requerido para la ejecución del equipamiento debe ser mayor al indicado en las bases, la Entidad tiene la obligación de adecuar dicho plazo mediante la incorporación de una adenda, conforme a lo dispuesto en el **Reglamento de la Ley N.º 29230**, garantizando así la coherencia entre la ejecución contractual, las condiciones del mercado y el contenido técnico aprobado.

Por lo expuesto, se solicita al Comité de Selección aclarar si el plazo establecido para la ejecución del equipamiento podrá ser ajustado conforme al contenido del documento técnico definitivo, una vez aprobado, y a las condiciones reales del mercado, debiendo la Entidad modificar dicho plazo mediante adenda así lo exija el referido documento técnico.

ACLARACION

Se toma nota de lo señalado por el postor respecto al plazo de ejecución del equipamiento. En efecto, la entidad reconoce que el plazo de **cuarenta y cinco (45) días calendario** consignado en las Bases podría no corresponder de manera estricta a las condiciones reales del mercado, en tanto la ejecución del proyecto se encuentra supeditada a la **aprobación del Documento Técnico**, el cual establecerá de forma definitiva las especificaciones, tiempos de fabricación, instalación y montaje de los bienes a adquirir.

En ese sentido, **se aclara** y precisa que:

- El plazo de ejecución establecido en las Bases será considerado **referencial**, quedando sujeto a adecuación conforme al contenido del Documento Técnico definitivo.
- En caso dicho documento técnico establezca un plazo mayor, la Entidad procederá a la **modificación del plazo contractual según informe técnico de la empresa privada supervisora**, a fin de garantizar la coherencia entre la



ejecución contractual, las condiciones del mercado y las disposiciones técnicas aprobadas.

CONSULTA N° 2

Conforme a lo establecido en el Reglamento de la Ley N.° 29230, el **Artículo 101 – Conformidad de Calidad y Conformidad de Recepción**, dispone lo siguiente:

“La Conformidad de Calidad y la Conformidad de Recepción tiene por objetivo verificar el fiel cumplimiento de lo establecido en el Expediente Técnico o Documento Equivalente y realizar las pruebas necesarias para comprobar el correcto funcionamiento de sus instalaciones y equipos. Corresponde a la Entidad Privada Supervisora emitir la Conformidad de Calidad, y a la Entidad Pública, la emisión de la Conformidad de Recepción a través del funcionario responsable.”

En ese sentido, solicitamos se sirvan **precisar si el proceso de inmatriculación vehicular ante la SUNARP (registro de propiedad y matrícula de los vehículos adquiridos) deberá efectuarse una vez obtenidas tanto la Conformidad de Calidad como la Conformidad de Recepción**, garantizando de esta manera que los bienes adquiridos (en este caso, vehículos) cumplan plenamente con las condiciones técnicas exigidas en el Documento Equivalente y se encuentren operativos y funcionales.

Como es de conocimiento general, la **inmatriculación vehicular en SUNARP constituye el registro inicial de un vehículo en los Registros Públicos**, siendo requisito indispensable para su circulación legal. Sin embargo, estimamos que este trámite debe **realizarse únicamente luego de que se haya acreditado el cumplimiento de las conformidades mencionadas**, para asegurar que el vehículo efectivamente reúne las condiciones técnicas, estructurales y operativas requeridas en el proceso de selección y adquisición.

Por tanto, se solicita aclarar si la inmatriculación vehicular en SUNARP debe efectuarse únicamente una vez emitidas tanto la Conformidad de Calidad por parte de la Supervisión como la Conformidad de Recepción por parte de la Entidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 101 del Reglamento de la Ley N.° 29230.

ACLARACION

En atención a lo solicitado, se precisa que el proceso de inmatriculación vehicular ante la SUNARP se iniciará una vez se hayan cumplido de manera conjunta los siguientes requisitos:

El proyecto tiene un plazo de ejecución de 120 (ciento veinte) días calendarios conforme al siguiente cuadro y a lo señalado en el Anexo 3-C de las Bases. La revisión del documento equivalente (especificaciones técnicas) o Entregables, así como las solicitudes, trámites, procedimientos, recursos y/o en general cualquier acto necesario para la inmatriculación, adjudicación y/o transferencia registral de las unidades vehiculares a nombre de la Municipalidad Distrital de El Tambo, forman parte del cronograma de ejecución del proyecto

CONSULTA N° 3

Como parte del proceso de adquisición correspondiente al Proyecto de Inversión CUI N.° 2678341 — IOARR para reposición de siete (07) camiones compactadores y una (01) baranda—, es necesario llevar a cabo el **proceso de inmatriculación vehicular en la SUNARP**, a fin de registrar por primera vez la propiedad y matrícula de los bienes muebles adquiridos, permitiendo su circulación legal por la vía pública.



Cabe precisar que, conforme a la normativa de SUNARP, este trámite tiene como entregable la **Tarjeta de Identificación Vehicular electrónica (TIVe)**, y está regulado por el **TUPA de SUNARP**, el cual establece como plazo máximo de atención **treinta y cinco (35) días hábiles**, contados desde la presentación de la solicitud debidamente completada.

Este procedimiento requiere previamente la elaboración de documentación específica por parte del ejecutor del proyecto, la cual debe ser firmada por el **titular de la Entidad Pública** antes de su presentación ante la SUNARP.

En ese contexto, se solicita se sirvan aclarar lo siguiente:

¿En qué etapa del cronograma de ejecución del proyecto se considera formalmente el proceso de inmatriculación vehicular ante SUNARP?

Dado que este trámite es indispensable para la habilitación legal y circulación efectiva de los vehículos, su ubicación en la secuencia del proyecto tiene implicancias directas en la entrega y puesta en funcionamiento del equipamiento.

¿Cómo se reflejará en el cronograma del proyecto el eventual retraso en la firma de la documentación por parte del titular de la Entidad o en el tiempo de atención de SUNARP, considerando que estos factores escapan a la responsabilidad directa del ejecutor del proyecto?

Resulta fundamental determinar si dichos plazos serán considerados dentro de la ejecución o si su impacto implicará la **modificación del cronograma contractual mediante adenda**, según lo previsto en el Reglamento de la Ley N.º 29230.

Por lo expuesto, se agradecerá brindar precisión respecto al momento procedimental del trámite de inmatriculación vehicular y su relación con la determinación del plazo total del proyecto, considerando que este aspecto puede **afectar el cumplimiento del cronograma general sin que medie responsabilidad del ejecutor y empresa privada**.

ACLARACION

En atención a lo solicitado, se precisa que el **proceso de inmatriculación vehicular ante la SUNARP** se considera dentro del cronograma de ejecución del proyecto una vez cumplidos de manera previa los siguientes requisitos:

a) **Conformidad de Calidad** emitida por la Supervisión, que acredite que los bienes entregados cumplen con las condiciones técnicas establecidas en el Documento Equivalente.

b) **Entrega, por parte de la Entidad a la empresa privada, los documentos oficiales, formatos y demás documentación necesaria que requiera** para gestionar la inmatriculación vehicular ante los Registros Públicos.

El plazo para la obtención de la **Tarjeta de Identificación Vehicular electrónica (TIVe)** se encuentra regulado en el TUPA de la SUNARP, estableciéndose un plazo máximo de **treinta y cinco (35) días hábiles** contados a partir de la presentación completa de la solicitud.

En caso de que durante el trámite surjan **observaciones no atribuibles a la empresa privada** (por ejemplo, demoras en la firma de la documentación por parte del titular de

la Entidad o en la atención de SUNARP), dichas incidencias deberán ser comunicadas por la empresa privada a la Entidad para su debida subsanación, a fin de no afectar injustamente el cómputo del plazo contractual ni generar responsabilidades que no corresponden al ejecutor.

CONSULTA N° 4

En las bases se establece como requisito de personal profesional al **Ingeniero Mecánico o Ingeniero Mecánico Electricista (N° 1), con cargo y responsabilidad de Especialista en Mecánica Automotriz y/o Consultor Automotriz.**

Al respecto, solicitamos que se considere también como válido al **Ingeniero Industrial** para el cumplimiento del citado requisito, siempre que cumpla con los mínimos exigidos en cuanto a experiencia y funciones establecidas en las bases.

Fundamentos de la solicitud:

El perfil de Ingeniero Industrial está reconocido por la Ley Universitaria y el Colegio de Ingenieros del Perú como un profesional competente en el análisis, diseño y gestión de sistemas industriales y automotrices, con formación en procesos mecánicos, mantenimiento, gestión de flotas y proyectos industriales vinculados a transporte y maquinaria pesada.

En la práctica profesional, los Ingenieros Industriales se desempeñan en áreas de mecánica automotriz, mantenimiento y consultoría técnica de equipos de transporte, lo que les otorga la capacidad suficiente para elaborar, revisar y sustentar expedientes técnicos relacionados con vehículos y sistemas de compactación.

El Reglamento de la Ley de Contrataciones del Estado promueve la ampliación de la libre concurrencia y evita la restricción injustificada de la participación de profesionales que, por su formación y experiencia acreditada, cumplen con los requisitos funcionales del proyecto. Limitar únicamente a dos especialidades puede restringir la competencia, sin que ello implique una mejora en la calidad del expediente técnico.

La inclusión del Ingeniero Industrial no desnaturaliza el objeto del servicio, sino que fortalece la pluralidad de postores y asegura que se presenten propuestas con especialistas que garanticen la calidad técnica requerida.

Por lo expuesto, solicitamos que se incluya al **Ingeniero Industrial** como alternativa de personal profesional para el cargo de Especialista en Mecánica Automotriz y/o Consultor Automotriz, siempre que cumpla con la experiencia mínima exigida en las bases.

ACLARACION

En atención a lo solicitado, se precisa que **no resulta procedente ampliar el perfil profesional** requerido en las Bases para el cargo de **Especialista en Mecánica Automotriz y/o Consultor Automotriz.**

Ello debido a que la participación de **Ingenieros Mecánicos e Ingenieros Mecánico Electricistas** responde a la naturaleza y fines del proyecto, el cual implica la evaluación, supervisión y aseguramiento del cumplimiento de especificaciones técnicas propias de



sistemas automotrices, motorización, transmisión, frenos, sistemas hidráulicos y eléctricos de los vehículos compactadores y camión baranda.

Los mencionados profesionales cuentan con formación especializada y colegiatura en disciplinas directamente vinculadas a la **mecánica automotriz y la mecánica aplicada a vehículos pesados**, garantizando así la capacidad técnica para revisar, validar y sustentar las especificaciones exigidas.

Si bien el perfil de Ingeniero Industrial abarca competencias en gestión y procesos industriales, este **no asegura la formación especializada en diseño y análisis de sistemas mecánicos automotrices**, por lo que su inclusión podría afectar la calidad técnica exigida y desnaturalizar los fines del proyecto.

Cabe señalar que la entidad permite establecer requisitos diferenciados de personal profesional cuando estos son **objetivamente necesarios para garantizar la adecuada ejecución contractual**. En este caso, los perfiles definidos en las Bases constituyen la condición mínima indispensable para cumplir con los objetivos del proyecto y no suponen una restricción arbitraria de la libre concurrencia.

Por lo expuesto, se ratifica lo establecido en las Bases, manteniéndose como requisito de personal profesional al **Ingeniero Mecánico o Ingeniero Mecánico Electricista** para el cargo de Especialista en Mecánica Automotriz y/o Consultor Automotriz.

CONSULTA N° 10

En las bases se establece como requisito de personal profesional al:

Ingeniero Mecánico (N.º 1), con cargo y/o responsabilidad en la elaboración del documento equivalente. Ingeniero Civil (N.º 1), con cargo y/o responsabilidad en la elaboración del presupuesto.

Al respecto, solicitamos lo siguiente:

Respecto al Ingeniero Mecánico:

Se solicita ampliar el perfil para considerar también al **Ingeniero Industrial**, siempre que cumpla con los requisitos mínimos y la experiencia exigida en las bases. El Ingeniero Industrial cuenta con formación en procesos mecánicos, mantenimiento de equipos y gestión de proyectos, lo que lo hace idóneo para la elaboración del documento equivalente.

Respecto al Ingeniero Civil en la elaboración del presupuesto:

Se solicita ampliar el perfil profesional para considerar también al **Economista o Contador Público Colegiado**, ya que son profesionales especializados en la formulación, análisis y control de presupuestos, con competencias en gestión financiera y económica de proyectos. Estos profesionales cuentan con el respaldo de su respectivo colegio profesional y están plenamente facultados para elaborar presupuestos de inversión pública, lo cual garantiza la idoneidad técnica y la transparencia del proceso.

Fundamentos de la solicitud:

La Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento promueven la **libre concurrencia y participación de postores**, evitando la restricción injustificada de perfiles profesionales cuando existen otras especialidades igualmente idóneas para cumplir con las funciones requeridas.



La inclusión del **Ingeniero Industrial** en el punto 1 y del **Economista/Contador Público Colegiado** en el punto 2 no desnaturaliza el objeto de la contratación, sino que **amplía la competencia**, fortaleciendo la calidad técnica de las propuestas.

Ambos perfiles cuentan con formación, colegiatura y experiencia que garantizan la adecuada ejecución de las actividades asignadas en las bases.

Por lo expuesto, solicitamos:

Que en el caso del documento equivalente se considere como válido al **Ingeniero Mecánico o Ingeniero Industrial**, siempre que cumpla con la experiencia mínima exigida.

Que en el caso de la elaboración del presupuesto se considere también al **Economista o Contador Público Colegiado** como profesional idóneo para dicha responsabilidad.

absolucion

En atención a lo solicitado, se precisa que **se acoge parcialmente y se incorporara en las bases integradas**

Respecto al **Ingeniero Mecánico**:

No se acoge

El Documento Equivalente contempla especificaciones técnicas vinculadas directamente a la **motorización, transmisión, sistemas de frenos, hidráulicos y eléctricos** de los vehículos, así como al análisis estructural de los componentes. Dichas funciones requieren de un profesional con formación especializada en **ingeniería mecánica aplicada a vehículos pesados**, lo que garantiza la adecuada verificación de los parámetros exigidos. Si bien el Ingeniero Industrial cuenta con formación general en procesos y gestión, esta no asegura el nivel de especialización técnica requerido para el cumplimiento de los fines del proyecto.

Respecto al **Ingeniero Civil en la elaboración del presupuesto**:

Se acoge

Elaboración de Presupuesto estará a cargo de **Ingeniero civil o economista o contador colegiado y habilitado**

POSTOR N° 02.

RINAIT SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA

Observacion N° 01 - Solicitud de precisar las dimensiones de camión baranda

Solicitamos precisar los valores en el siguiente requerimiento: CAMION BARANDA: Largo x ancho x alto: 8,170mmx2,150mmx2,500mm. En este caso, es necesario que puedan precisar que los valores solicitados para las dimensiones del camión baranda de LARGOXANCHOXALTO son valores **MÍNIMOS**, ya que estos corresponden al diseño del fabricante. Por lo tanto, solicitamos añadir lo siguiente:

Largo x ancho x alto: 8,170mm x 2,150mm x 2,500mm **MÍNIMO**.

ABSOLUCIÓN

No se ACOGE.

Observacion N° 02 – Solicitud de precisar la CILINDRADA del camión compactador

Solicitamos precisar que los valores en el siguiente requerimiento: N° Cilindros / Cilindrada (cm³): 6 en línea / 8,700, corresponden a valores mínimos, ya que teniendo en cuenta que existen modelo de camión compactador con mayor cilindrada que garantiza su eficiencia y productividad, sería razonable añadir la palabra “MÍNIMO” para que no limite la participación de otros modelos de camión compactador con mayor cilindrada.

Por lo tanto, solicitamos modificar y precisar a lo siguiente:

N° Cilindros / Cilindrada (cm³): 6 en línea / 8,700 MÍNIMO

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE la observación plantada y se establece:

N.º de cilindros / Cilindrada (cm³): 6 en línea / 8700 mínimo

Observación N° 03 – Solicitud de MODIFICAR la potencia del camión compactador

Solicitamos modificar la potencia neta, pues se establece que la maquinaria a utilizar debe contar con potencia neta mínima de 390 CV. No obstante, consideramos que este requerimiento resulta limitante. La oferta de maquinaria pesada en el mercado peruano demuestra que equipos de 334 CV de potencia neta cumplen plenamente con las necesidades de rendimiento, productividad y seguridad para la ejecución de las partidas previstas en la obra. Por lo tanto, solicitamos modificar a lo siguiente:

Potencia neta máx. - cv: 334 CV MÍNIMO

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE la observación plantada y se establece:

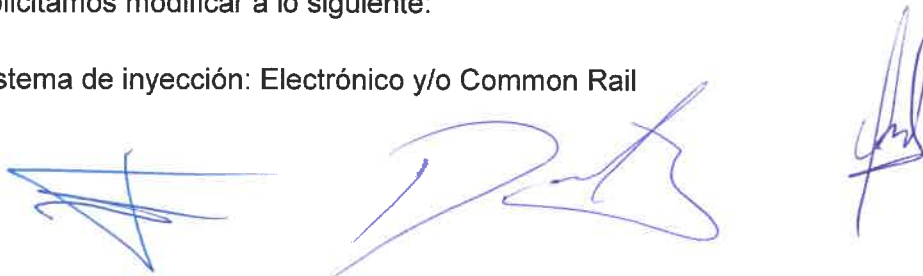
Potencia neta máxima: 334 CV mínimo

Observación N° 04 – Solicitud de MODIFICAR el sistema de inyección del camión compactador

En las Bases se señala como requerimiento que el equipo debe contar con “Sistema de inyección: Electrónico – Common Rail”. El sistema Common Rail es un sistema de inyección controlado electrónicamente. Es decir, al exigir expresamente el término “electrónico”, se incurre en una redundancia innecesaria que podría interpretarse como una limitación a determinadas marcas o modelos de maquinaria, restringiendo injustificadamente la pluralidad de postores. Por tanto, basta con indicar Common Rail como especificación técnica, sin necesidad de precisar “electrónico”, pues ello no agrega un valor técnico adicional ni diferencial en el desempeño de la maquinaria.

Solicitamos modificar a lo siguiente:

Sistema de inyección: Electrónico y/o Common Rail



ABSOLUCIÓN

SE ACOGE:

Sistema de inyección: Electrónico y/o Common Rail.

Observación N° 05 – Solicitud de MODIFICAR la caja de cambios del camión compactador

En las Bases se solicita que la maquinaria cuente con una caja de cambios mínima de 15 marchas adelante y 2 marchas de reversa. La funcionalidad y eficiencia operativa de la maquinaria no depende únicamente del número de marchas, sino de factores como el torque del motor, la potencia neta, la relación de transmisión y la tecnología del sistema hidráulico.

En la práctica, 10 marchas hacia adelante y 2 de reversa resultan plenamente suficientes para cubrir las condiciones de operación previstas en el proyecto, garantizando un desempeño adecuado en pendientes, transporte de carga y maniobrabilidad en obra. La exigencia de 15 marchas no agrega un beneficio sustancial a la obra, pero sí genera sobre especificación técnica, lo que contraviene el principio de razonabilidad. Por lo tanto, solicitamos modificar a lo siguiente:

Caja de Cambios: 10 MARCHAS ADELANTE + 02 REVERSA MÍNIMO

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE lo solicitado.

En efecto, de acuerdo con la experiencia operativa y la normativa técnica aplicable, la eficiencia del camión compactador no depende estrictamente del número de marchas, sino de la relación entre potencia, torque y escalonamiento de la transmisión. Una caja de **10 marchas adelante y 2 de reversa mínimo** resulta suficiente para cubrir las condiciones de operación previstas, garantizando un desempeño adecuado en pendientes, transporte de carga y maniobrabilidad en obra.

Observación N° 06 – Solicitud de MODIFICAR el eje delantero del camión compactador

El requerimiento actual que señala "Eje delantero: Tipo: Viga 'I' en acero forjado" constituye una sobre especificación técnica que restringe la libre competencia, ya que limita la participación únicamente a fabricantes que cuenten con ese diseño particular. En la práctica, los ejes delanteros de los vehículos de carga y maquinaria pesada pueden presentarse en diferentes configuraciones y materiales, todos ellos con igual capacidad de resistencia, seguridad y desempeño en obra, dependiendo de la tecnología de cada marca. Exigir una tipología específica como "viga I en acero forjado" no aporta un beneficio adicional al proyecto, dado que existen soluciones técnicas equivalentes que cumplen con las mismas normas de seguridad, durabilidad y eficiencia.

Por lo tanto, solicitamos modificar a lo siguiente:

EJE DELANTERO: tipo: INDICAR SEGÚN FABRICANTE.

ABSOLUCIÓN



SE ACOGE lo solicitado. El requerimiento original que establecía un eje delantero tipo viga "I" en acero forjado podría constituir una sobre especificación técnica. Existen diferentes configuraciones de ejes delanteros con igual resistencia, seguridad y durabilidad, dependiendo de la tecnología de cada fabricante. Por lo tanto, se modifica a: **"Eje delantero: indicar según fabricante"**.

Observación N° 07 – Solicitud de MODIFICAR el módulo seccional del camión compactador

La exigencia establecida en las Bases respecto al "Módulo seccional (cm³): 431 mínimo" constituye una restricción técnica que limita innecesariamente la participación de postores. El módulo seccional es un valor estructural asociado al diseño y capacidad de los componentes, el cual puede variar según la tecnología y los estándares de cada fabricante, sin que ello implique menor resistencia, seguridad o desempeño en la operación de la maquinaria. Fijar un valor mínimo específico de 431 cm³ reduce la pluralidad de alternativas disponibles en el mercado, pudiendo incluso excluir equipos que cuentan con soluciones técnicas equivalentes o superiores, aunque con un módulo seccional distinto.

Modulo seccional: Suprimir

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE lo solicitado. El parámetro "Módulo seccional mínimo 431 cm³" no constituye un valor universal, pues depende del diseño estructural del chasis y de la tecnología propia de cada fabricante. Mantener dicho valor podría restringir innecesariamente la pluralidad de postores. En consecuencia, se **suprime el requerimiento de módulo seccional**, sin que ello afecte la resistencia y seguridad del vehículo.

Observación N° 08 – Solicitud de MODIFICAR el diámetro de giro

El requerimiento que establece "Diámetro de giro (m): 20.0 mínimo" debe ser revisado, ya que este valor no refleja de manera precisa las características técnicas de la maquinaria que se encuentra actualmente disponible en el mercado. El diámetro de giro es un parámetro que depende de la configuración del chasis, el diseño del eje delantero, la geometría de dirección y la tecnología aplicada por cada fabricante. Una variación mínima, como la diferencia entre 20.0 m y 19.8 m, no afecta en absoluto la capacidad operativa, la seguridad ni la maniobrabilidad del equipo dentro de las condiciones de trabajo de la obra.

Por lo tanto, solicitamos modificar a lo siguiente:

Diámetro de giro (m): 19.8 mínimo

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE lo solicitado. El valor de **19.8 m** resulta técnicamente equivalente al de 20.0 m y no afecta la maniobrabilidad, seguridad ni operatividad de la unidad en las condiciones de trabajo previstas. Se modifica el requerimiento a: **"Diámetro de giro (m): 19.8 mínimo"**

Observación N° 09 – Torque



El requerimiento de 173 Kgf·m (aprox. 1,696 Nm) es un valor referencial que no necesariamente determina la idoneidad del motor.

Nuestro modelo entrega 1,450 Nm (147.8 Kgf·m) en un rango amplio de revoluciones (1,000–1,500 rpm), lo cual asegura mayor elasticidad y eficiencia operativa.

De acuerdo con ISO 1585, los valores de par se homologan bajo condiciones normalizadas de ensayo; sin embargo, la entrega útil de potencia y torque depende del escalonamiento de la transmisión, la relación del eje y la curva de operación, no de un número absoluto.

El motor cumple con normativa Euro V, con sistema de inyección Common Rail y tecnología SCR, lo que garantiza un mejor aprovechamiento del torque disponible con menores emisiones contaminantes.

Por lo tanto, solicitamos modificar a lo siguiente:

Par motor neto Max: 147.8 Kgfm o 1,450 Nm

ABSOLUCIÓN

Se acoge parcialmente lo solicitado. Conforme a la norma **ISO 1585**.

Observación N° 10 – Freno de motor:

El freno de culata de dos etapas es una configuración estándar de control de retardo; sin embargo, el freno de cabezal Cummins ISL ofrece un nivel de eficiencia similar, con menor complejidad mecánica.

La diferencia en “número de etapas” no significa menor seguridad, ya que el freno de cabezal integrado aprovecha la gestión electrónica del motor (ECU) para regular la desaceleración en forma progresiva.

El freno de cabezal utilizado en nuestro modelo se acciona de forma electroneumática, con comando en tablero y pedal del acelerador, asegurando una respuesta inmediata y segura en operaciones urbanas y de recolección de residuos.

Adicionalmente, al tratarse de un motor Euro V, el freno de cabezal reduce el consumo de combustible y las emisiones de NOx en comparación con los sistemas convencionales de dos etapas.

Por lo tanto, solicitamos modificar a lo siguiente:

Tipo de Freno: Freno de culata de motor o freno de cabezal.

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE lo solicitado. Tanto el freno de culata como el freno de cabezal constituyen tecnologías válidas y equivalentes para garantizar la seguridad en la operación.

Observación N° 11 – Experiencia en ejecución de proyectos

En relación a la experiencia solicitada, solicitan que el Ejecutor del Proyecto debe contar con experiencia en proyectos similares al objeto que se desea contratar, la misma que debe haber sido ejecutada en los últimos diez (10) años. Esta se acreditará por un monto de S/. 10,000,000.00 (diez millones con 00/100 soles).



Se consideran proyectos similares a la ejecución de proyectos de naturaleza semejante a la que se desea contratar; es decir, está referido a ventas y/o proyectos con equipamiento mecánico (maquinaria en general) tanto para entidades públicas como privadas.

Sin embargo, en el conocimiento que la experiencia en proyectos bajo el amparo de la ley N° 29230 tiene un aspecto administrativo distinto a la de la experiencia en proyectos, por lo que es necesario acreditar adicionalmente a la experiencia solicitada, y con la finalidad de asegurar que la empresa financista y ejecutora cuente con trayectoria específica en la ejecución de proyectos bajo el marco normativo de la Ley N.° 29230 – Ley de Obras por Impuestos, se deberá acreditar la experiencia mínima de tres (03) proyectos al amparo de dicha Ley, debidamente respaldados con el correspondiente convenio suscrito y que la antigüedad de los referidos proyectos no deba ser mayor a cinco (05) años, contados desde la fecha de presentación de ofertas.

Por lo tanto, solicitamos añadir al numeral 6.1 “Experiencia en ejecución de proyectos” lo siguiente:

Adicionalmente se deberá acreditar la experiencia mínima de tres (03) proyectos al amparo de ley N° 29230 debidamente acreditados con el correspondiente convenio suscrito. La antigüedad de los referidos proyectos no deberá ser mayor a cinco (05) años, contados desde la fecha de presentación de ofertas.

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE lo solicitado. Con la finalidad de garantizar que la empresa contratista cuente no solo con experiencia en proyectos de equipamiento mecánico, sino también en la **gestión administrativa y contractual propia de la Ley N.° 29230 (Obras por Impuestos)**, resulta pertinente exigir la acreditación de experiencia específica bajo dicho marco normativo. En consecuencia, se incorpora al numeral 6.1 lo siguiente:

“Se deberá acreditar la experiencia mínima de tres (03) proyectos ejecutados al amparo de la Ley N.° 29230, debidamente acreditados con el correspondiente convenio suscrito. La antigüedad de los referidos proyectos no deberá ser mayor a cinco (05) años contados desde la fecha de presentación de ofertas.”

Observacion N° 12 - Solicitud de modificar el REQUISITO MÍNIMO/ EXPERIENCIA:

Solicitamos modificar el requisito mínimo/experiencia del personal profesional propuesto para el proyecto, ya que señalan sustentar como mínimo 1 participación como especialista en proyecto de índole automotriz, dentro del plazo antes señalado (NO MENOR DE 3 AÑOS). Sin embargo, considerando que, en los contratos, ordenes de servicio, entre otras formas de sustento de experiencia laboral, no siempre se coloca el término indicado como “especialista”, sino puede utilizar las palabras “experto” o “coordinador” o “supervisor” o “gerente” o “sub gerente”, por lo cual solicitamos a la entidad que modifiquen el requerimiento a lo siguiente:

Sustentar como mínimo 1 participación como especialista y/o experto o coordinador o supervisor o gerente o sub gerente en proyectos de índole automotriz, dentro del plazo antes señalado.



b. Personal profesional propuesto para el proyecto

Requisitos:

A continuación, se detalla el personal profesional mínimo y sus requisitos mínimos necesarios para la ejecución del Proyecto.

Profesional	N°	Cargo y/o Responsabilidad	Requisito Mínimo/Experiencia
Ingeniero Mecánico o Ingeniero mecánico electricista	1	Especialista en Mecánica automotriz y/o consultor en mecánica automotriz	- Experiencia general no menor de 3 años, sustentada con copia simple de diploma de título profesional y diploma de colegiatura - Sustentar como mínimo 1 participación como especialista en proyectos de índole automotriz, dentro del plazo antes señalado.

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE lo solicitado. En efecto, en los contratos, órdenes de servicio u otros documentos que acreditan la experiencia laboral, la denominación del cargo puede variar, sin que ello implique una diferencia en las funciones o responsabilidades efectivamente desempeñadas.

En tal sentido, resulta pertinente ampliar la redacción a fin de no restringir injustificadamente la acreditación de experiencia, manteniendo el requisito mínimo de participación en un (01) proyecto de índole automotriz dentro del plazo establecido.

Por lo expuesto, el requerimiento se modifica a lo siguiente:

“Sustentar como mínimo una (01) participación como especialista y/o experto, coordinador, supervisor, gerente o sub gerente en proyectos de índole automotriz, dentro del plazo antes señalado (no menor de 3 años).”

Observación N° 13 – Del Patrimonio del ejecutor.

2. Información Financiera:

- Los Postores o las empresas integrantes del Consorcio, deberán presentar la Carta respecto de sus Estados Financieros correspondientes a los últimos 3 ejercicios. Además, deberá adjuntar copia de la última Declaración Jurada presentada a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT).
- Declaración Jurada en la que el Postor indique que cuenta con un patrimonio neto por un valor de S/ 21, 000.000 (veintiún millones con 00/100 soles), cuyo 30% no sea superado por la suma del Monto Referencial del Convenio de Inversión del presente proceso de selección y la suma de los montos de inversión pendientes de reconocimiento, según Anexo N°4-D; y/u otra información financiera que establezca el Comité Especial para garantizar que la Empresa Privada cuenta con la solvencia financiera suficiente para el cumplimiento de sus obligaciones en el Convenio de Inversión.

Sobre la información financiera solicitaba mediante Anexo 4-B, específicamente en relación al patrimonio donde establecen un patrimonio neto por un valor de S/ 21,000,000.00 (Veintiún millones con 00/100 soles), se considera un valor no acorde al cálculo, donde este monto debería ser S/ 21,910,160.00 (Veintiún millones novecientos diez mil cientos sesenta con 00/100 soles).

ABSOLUCIÓN

SE ACOGE lo solicitado. En efecto, revisado el cálculo correspondiente al patrimonio neto exigido en las Bases, se advierte que el valor consignado de **S/ 21,000,000.00 (veintiún millones con 00/100 soles)** no se encuentra alineado con el monto que corresponde según la metodología de determinación establecida en el proceso.

En tal sentido, y a fin de mantener la coherencia técnica y financiera en el marco del presente proceso de selección, se dispone la modificación del valor requerido, quedando redactado de la siguiente manera:

“Declaración Jurada en la que el Postor indique que cuenta con un patrimonio neto por un valor de S/ 21,910,160.00 (veintiún millones novecientos diez mil cientos sesenta con 00/100 soles), cuyo 30% no sea superado por la suma del Monto Referencial del Convenio de Inversión del presente proceso de selección y la suma de los montos de inversión pendientes de reconocimiento

POSTOR N° 03.

KING TECH CORPORATION S.A.C

Observación N° 01.

Señores miembros del Comité de Selección, nuestra observación es referente a la cilindrada requerida del motor, donde no consignan si es como mínimo o como máximo, entendiendo que el requerimiento corresponde a especificaciones técnica mínimas, en el cual se puede superar y ofertar equipos con mayor cilindrada. En ese sentido, con la finalidad de evitar incongruencias y mala interpretación, pedimos se aclare el requerimiento y se consigne el término como mínimo, pudiendo ampliar la cilindrada hasta 10,800 cm³. Sugerimos que para la integración de bases se considere lo siguiente:

Cilindrada (cm³): 8,700 mínimo y 10,800 máximo

ABSOLUCIÓN

Se acoge parcialmente lo solicitado.

El requerimiento de cilindrada del motor corresponde a una **especificación mínima**, por lo que se precisa que:

“Cilindrada (cm³): 8,700 mínimo” No se establece un valor máximo, a fin de no restringir la participación de postores que puedan ofertar equipos con mayor cilindrada que cumplan con los fines del proyecto.

Observación N° 02.

Caja de cambios: 15 marchas adelante + 02 reversa mínimo.



Señores miembros del Comité de Selección, nuestra observación es referente al número de velocidades requerido, al respecto, resulta restrictivo para los camiones que cuentan con menor número de velocidades, considerando que el bien será usado para recolección de residuos, según consta en el título del requerimiento, donde trabajará a bajas revoluciones y velocidad, siendo innecesario un gran número de marchas. Por lo tanto, pedimos se modifique el requerimiento y permitan nuestra participación y la de potenciales postores, con ocasión de la integración de bases se debe modificar de la siguiente manera:

Caja de cambios: 12 marchas adelante + 02 reversa mínimo.

ABSOLUCIÓN

Se acoge lo solicitado de manera parcial.

La experiencia operativa y la normativa técnica aplicable demuestran que no es indispensable exigir una caja de 15 marchas para los camiones compactadores. Sin embargo, con la finalidad de garantizar un adecuado desempeño en pendientes, transporte de carga y maniobrabilidad, se establece lo siguiente:

“Caja de cambios: 10 marchas adelante + 02 reversa mínimo.”

Observación N° 03.

Señores miembros del Comité de Selección, nuestra observación es referente al tipo de cabina requerido, donde requieren única y exclusivamente el tipo y modelo de cabina de la marca Volkswagen, al igual que demás características requeridas, trasgrediendo la normativa vigente, orientando el proceso y favoreciendo solo a la marca mencionada. Por lo tanto, pedimos se modifique el requerimiento y eliminen el modelo de cabina requerido y permitan nuestra participación y la de potenciales postores, con ocasión de la integración de bases se debe modificar de la siguiente manera:

Tipo: Cabina con litera

ABSOLUCIÓN

Se acoge lo solicitado parcialmente. Con la finalidad de garantizar la libre concurrencia y evitar direccionamiento a un modelo o marca en específico, se precisa que el requerimiento se definirá de manera genérica y funcional.

Por lo tanto, el requerimiento queda establecido de la siguiente manera:

“Tipo de cabina: Cabina simple, de uso para piloto y copiloto (no se permitirá tener carga en la cabina de conducción).”

Observación N° 04.

Señores miembros del Comité de Selección, nuestra observación es referente al requerimiento del tipo de freno “S”, came, con ABS + EBD y demás características del sistema de freno, el cual restringe la posibilidad de participación de potenciales postores y marcas de camiones, ya que el requerimiento corresponde solo a la marca Volkswagen, al respecto, hacemos mención que el considerar mencionados sistemas en un camión de gran capacidad de carga resulta contraproducente, ya que la efectividad del freno ABS es para vehículos menores y no para camiones de gran

tonelaje, además la principal desventaja de estos sistemas es el mantenimiento y reparación suelen ser mucho más costosos y tienen un desgaste prematuro, el frenar con sistema ABS solo resultaría que el camión patine o derrape ocasionando posibles accidentes.

Por lo expuesto, pedimos que con ocasión de la integración de bases se suprima y modifique el requerimiento observado y permitan nuestra participación y la de potenciales postores.

Tipo: Frenos de aire.

Circuito: Doble circuito, independiente, depósitos de aire, secador de aire con filtro.

Área efectiva de frenado (cm²): Indicar

Freno de estacionamiento: Indicar

Accionamiento: Indicar

Freno de motor:

Tipo: Freno a las válvulas de escape

Accionamiento: Indicar

ABSOLUCIÓN

Se acoge parcialmente

Se mantiene la exigencia de contar con sistema de frenos que incluya **ABS + EBD**, así como las demás características señaladas en las Bases.

En ese sentido se modifica el requerimiento de freno:

Tipo: Freno de Aire con ABS + EBD

Observación N° 05.

Señores miembros del Comité de Selección, nuestra observación es referente al requerimiento de la Cilindrada, al respecto, hacemos mención que un motor con mayor cilindrada representa mayor consumo de combustible, atentando contra la economía de la entidad, nuestra representada oferta un camión equipado con motor de marca reconocida Cummins que cuenta con cilindrada de 6,700 cc y proporciona potencia de 300 CV el cual supera ampliamente el mínimo de potencia requerido. En ese sentido, pedimos se modifique la característica requerida de cilindrada y permitan nuestra participación y la de potenciales postores, con ocasión de la integración de bases se debe modificar de la siguiente manera:

Cilindrada (cc): 6,700 MÍNIMO

ABSOLUCIÓN

No se acoge la observación.

El requerimiento de cilindrada establecido en las Bases se mantiene, ya que obedece a criterios técnicos previamente definidos en el **Documento Equivalente** y busca garantizar que los vehículos cuenten con un **desempeño homogéneo, adecuada capacidad operativa y durabilidad en condiciones de trabajo exigentes.**

Asimismo, la exigencia de una cilindrada mínima superior responde a la necesidad de asegurar una **reserva de torque y potencia suficiente**, que permita un funcionamiento

óptimo del motor frente a la operación intensiva de recolección de residuos y al uso prolongado en rutas urbanas con carga pesada.

Por lo expuesto, se ratifica que la especificación de cilindrada debe mantenerse conforme a lo indicado en las Bases, a fin de preservar la coherencia técnica del proceso de selección y el cumplimiento de los fines del proyecto.

Observación N° 06.

Señores miembros del Comité de Selección, nuestra observación es referente al requerimiento del tipo de freno con ABS, al respecto, hacemos mención que el considerar mencionados sistemas en un camión de gran capacidad de carga resulta contraproducente, ya que la efectividad del freno ABS es para vehículos menores y no para camiones de gran tonelaje, además la principal desventaja de estos sistema es el mantenimiento y reparación suelen ser mucho más costosos y tienen un desgaste prematuro, el frenar con sistema ABS solo resultaría que el camión patine o derrape ocasionando posibles accidentes. Por lo expuesto, pedimos que con ocasión de la integración de bases se suprima el requerimiento observado y permitan nuestra participación y la de potenciales postores.

ABSOLUCIÓN

No se acoge la observación.

El requerimiento de **frenos con sistema ABS** se mantiene vigente conforme a lo establecido en las Bases, dado que constituye una medida de **seguridad activa indispensable** para garantizar la operación confiable de los camiones compactadores en condiciones urbanas y de trabajo intensivo.

El sistema ABS evita el bloqueo de ruedas durante el frenado, asegurando una mejor **estabilidad, control direccional y reducción de riesgos de derrape**, especialmente en superficies húmedas o de baja adherencia, lo que disminuye la probabilidad de accidentes y protege tanto al operador como a la ciudadanía.

Asimismo, la exigencia responde a estándares **internacionales de seguridad vehicular** y es coherente con la incorporación de tecnologías modernas en la renovación de flotas destinadas al servicio público.

Por lo expuesto, el **sistema de frenos con ABS** se mantiene como requisito obligatorio, al ser fundamental para cumplir los fines del proyecto y garantizar la seguridad operacional del equipamiento.

NOTA:

El comité de selección pone en conocimiento que todo lo descrito en el presente documento son referenciales para la elaboración del documento equivalente (especificaciones técnicas)

Three handwritten signatures in blue ink, likely representing the members of the Selection Committee mentioned in the text.