



1

### **1. ¿Por qué la ATU optó por una contratación directa por causal de emergencia si la necesidad del sistema de videovigilancia ya estaba identificada desde procesos e informes previos?**

La contratación directa se adoptó en el marco de la emergencia declarada por el Gobierno ante el incremento de robos, extorsiones y ataques contra operadores del transporte público, lo que obligó a acelerar la implementación de dicho sistema. Si bien existía un proceso convocado en abril de 2025, este fue declarado nulo en agosto del mismo año por deficiencias en las características técnicas desarrolladas en los términos de referencia, en relación a que en julio de 2025 el Ministerio del Interior publicó el proyecto de documento técnico denominado "Lineamientos para la instalación y/o adecuación de cámaras de videovigilancia en vehículos de transporte público".

Además, se incorporó una quinta cámara para reforzar la supervisión dentro de las unidades. Estos cambios obligaron a reformular el alcance del proyecto y generaron retrasos adicionales, sumados a observaciones y requerimientos de información de organismos de control.



2

## 2. ¿Qué razones técnicas justificaron que el costo del proyecto pasara de más de S/55 millones en la primera licitación a más de S/110 millones en la compra directa actual?

El incremento del costo responde principalmente a la reformulación de los términos de referencia. La primera convocatoria realizada en abril de 2025, por S/ 52.5 millones, contemplaba únicamente la instalación de dos cámaras por vehículo. Es decir, el proyecto evolucionó de un sistema básico de videovigilancia a uno integral, con cinco cámaras por vehículo.

Este cambio responde a los lineamientos emitidos por el Ministerio del Interior, que establecieron la necesidad de contar con cuatro cámaras por bus, así como la incorporación de una quinta cámara para reforzar el monitoreo y la seguridad. Asimismo, el nuevo alcance incluyó monitoreo centralizado, transmisión continua de video, almacenamiento, interoperabilidad y supervisión desde el Centro de Control y Monitoreo (CCM). Además, se incorporaron nuevos estándares técnicos y de operatividad exigidos para fortalecer la seguridad en el transporte público

## 3. ¿Por qué se eligió un sistema de cámaras convencionales sin inteligencia artificial, pese a que existen tecnologías con detección automática de riesgos, rostros o conductas sospechosas?

La evaluación técnica determinó que la inteligencia artificial debía concentrarse en el Centro de Control y Monitoreo (CCM) y no en cada cámara instalada en los buses. Implementar inteligencia artificial en cada equipo elevaba el costo del proyecto, ya que cada función (reconocimiento facial, detección de conductas sospechosas o análisis de distancia) requiere software y procesamiento especializado por cámara.

Cabe precisar que el monto transferido por el MTC a la ATU es de S/. 112 875 795,00 conforme la Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025. Por ello, se optó por cámaras de alta resolución 1080p conectadas a un sistema centralizado de monitoreo, priorizando que toda la transmisión de video llegue de manera estable y continua al CCM para su supervisión y análisis.

#### 4. ¿Cómo garantiza la ATU la efectividad del sistema si la activación principal de alertas depende de que el conductor detecte el peligro y presione un botón de pánico durante una emergencia?

La atención e intervención directa frente a una emergencia corresponde a la PNP, en el marco de sus competencias. Sin perjuicio de ello, la ATU, como entidad encargada de garantizar un transporte público seguro, busca que los operadores cuenten con herramientas adicionales para enfrentar situaciones de riesgo, como robos, violencia o extorsión. El botón de pánico constituye un mecanismo de alerta rápida que permite al conductor comunicar a la PNP una situación de emergencia de manera inmediata. Es importante señalar que la videovigilancia en tiempo real, el monitoreo centralizado y el almacenamiento de imágenes también permiten realizar seguimiento de las unidades, identificar incidentes y generar evidencia para las investigaciones correspondientes.

#### 5. Si la contratación respondió a una situación urgente de inseguridad, ¿por qué la implementación fue programada por lotes durante y no con una ejecución inmediata e integral?

La implementación fue programada por lotes debido a criterios técnicos, logísticos y de continuidad del servicio de transporte. El proyecto contempla la instalación de 40 mil cámaras en 8 mil buses, por lo que requiere procesos progresivos de importación, instalación y pruebas. El cronograma establece hasta 677 días para completar la implementación a fin de evitar el retiro masivo de unidades.

Asimismo, el Centro de Control y Monitoreo contará con hardware y software en un máximo de 60 días desde la firma del contrato y quedar operativo 30 días después de la validación de la ATU. El proyecto incluye un servicio de transmisión de datos y almacenamiento por 1 095 días (3 años), que empezará a operar conforme cada lote de buses sea incorporado al sistema. La ejecución progresiva permite reducir riesgos logísticos y operativos. No existe una oferta de proveedores con capacidad para instalar simultáneamente 40 mil cámaras.

**6. ¿En qué estado actual se encuentra el proceso de contratación y cuál es la fecha prevista para la entrega e instalación del primer lote de cámaras en los buses?**

El proceso de contratación se encuentra actualmente en la etapa previa a la firma del contrato. El 23 de abril de 2026 se notificó al consorcio seleccionado (Consortio Perú-Bolivia) para la presentación de la documentación requerida para la firma del contrato, prevista inicialmente para el 6 de mayo de 2026.

Sin embargo, el consorcio solicitó una ampliación de 10 días hábiles para presentar la carta fianza, acogiéndose a lo establecido en el Reglamento de la Ley N.º 32069 (Ley General de Contrataciones Públicas). Una vez suscrito el contrato, se iniciará el cronograma de implementación progresiva y la instalación del primer lote de cámaras en los buses.

**1. Respecto al recurso de apelación y nulidad ingresado el 24 de abril de 2026 por el consorcio SEBHEC INVERSIONES Y SERVICIOS SAC IDELCOMV, ¿cuál es el estado de su tramitación?**

Sobre la nulidad: se ha recibido los informes técnicos emitidos por el área usuaria y se ha requerido el pronunciamiento correspondiente al consorcio seleccionado Perú-Bolivia dentro del plazo establecido. El recurso se encuentra en evaluación para responder al consorcio solicitante. El recurso de apelación también se encuentra en trámite de evaluación para emitir la respuesta correspondiente al referido consorcio.

**2. En el numeral 4.38 del Informe de Resultados del 07 de abril, la Unidad de Abastecimiento cita el Informe N° D-000630-2026-ATU/GG-OA-UA, donde afirma que los TDR "no permiten que el mercado cumpla con lo solicitado". Bajo este escenario de imposibilidad técnica declarada por la propia entidad, ¿Cuál es el sustento legal para haber continuado con la selección con una quinta versión?**

Los términos de referencia formaron parte de una retroalimentación con el mercado. En atención a ello es que se es que se procede a modificar los mismos, conforme a lo dispuesto en el numeral 46.4 del artículo 46 de la Ley General de Contrataciones Públicas – Ley N.° 32069.

**3. Según la denuncia, dado que el TDR (Pág. 55) exige una "Topología: Doble conversión en línea", ¿de qué manera la entidad ha validado la oferta del postor ganador si el catálogo del modelo APC presentado define al equipo únicamente como "On-Line", omitiendo la arquitectura de doble conversión requerida como mínimo?**

Los términos "On-Line", "Double Conversion" y "Doble conversión en línea" son sinónimos utilizados en la industria de sistemas UPS. En el caso del modelo ofertado (SRTG20KXLI), el fabricante APC lo describe en su documentación técnica oficial y en su sitio web como un equipo "true on-line double-conversion", acreditando que cumple con lo requerido. La validación cumple con los principios de eficacia y eficiencia contemplados en la Ley General de Contrataciones Públicas – Ley N.° 32069.

**4. ¿Cómo justifica la entidad que en el TDR el Anexo 06 exija un lente fijo de 2.8 mm, mientras que el Anexo 03 permite un rango de 2.5 mm hasta 3.6 mm? ¿Qué criterio de evaluación se aplicó para no vulnerar el principio de transparencia ante esta incongruencia en las especificaciones?**

El requisito funcional fue contar con un ángulo de visión horizontal mínimo de 80°, que podía ser alcanzado por distintas configuraciones de lente previstas.

En ese marco, el Anexo 03 contempló lente fijo de 2.5 mm, 2.8 mm, 3.6 mm y lentes varifocales, mientras que el Anexo 06 consignó una referencia técnica compatible con dicho requerimiento funcional. No existe contradicción.

En sistemas de videovigilancia, el desempeño de la cámara no depende únicamente del número expresado en milímetros, sino principalmente del ángulo de visión efectivo que ofrece el lente.

**5. Siendo este requerimiento el resultado de cinco versiones modificadas, ¿Podría el área usuaria detallar si en las etapas previas de indagación de mercado hubo proveedores que advirtieron estas contradicciones técnicas y por qué no habrían sido subsanadas antes de la versión final?**

No existen “cinco versiones distintas” del requerimiento, sino solo tres publicadas en la web, las cuales fueron ajustadas dentro del proceso regular de actuaciones preparatorias previsto en la normativa. Durante la indagación de mercado se recibieron consultas, comentarios y observaciones técnicas por parte de proveedores interesados, las cuales fueron evaluadas por las áreas especializadas. Como resultado, se efectuaron adecuaciones al requerimiento técnico conforme a lo establecido en el artículo 46 de la Ley N.º 32069 y el artículo 51 de su Reglamento.

**6. ¿Qué mecanismos de verificación se han utilizado para asegurar que los equipos (MDVR y cámaras) cuentan con las certificaciones ISO16750 o IEC/EN50155, acreditando que son aptos para el servicio a bordo de buses y no equipos de seguridad fija?**

El área técnica verificó la documentación presentada por el postor, incluyendo fichas técnicas, catálogos, declaraciones juradas y documentación emitida por el fabricante. A partir de dicha revisión, se corroboró que los equipos ofertados (tanto los MDVR como las cámaras) acreditaban el cumplimiento de las certificaciones ISO16750 o IEC/EN50155 exigidas en las especificaciones técnicas para operación a bordo de buses.

**7. Si la Unidad de Abastecimiento informó que las propuestas del mercado "difieren de lo requerido", ¿cuál es la justificación técnica documentada para concluir que la oferta del consorcio ganador sí guarda estricta conformidad con el 100% de los requisitos mínimos?**

La evaluación técnica de la oferta presentada por el CONSORCIO PERÚ-BOLIVIA fue realizada por el área usuaria especializada, la cual emitió pronunciamiento favorable mediante Nota N.º D-000008-2026-ATU/DIR-SIGT, del 7 de abril de 2026. El sustento técnico correspondiente se encuentra desarrollado en el Memorando N.º D-000426-2026-ATU/GG-OA-UTI y en el Informe N.º D-000046-2026-ATU/GG-OA-UTI-CMNP, documentos en los que se detalla la revisión y verificación efectuada.

**La ATU conocía que uno de los accionistas de la empresa INDUSTRIAS MAQUILAK SAC (que forma parte del CONSORCIO PERU – BOLIVIA) es Samuel Castro Yangali, parte de los hermanos Castro Yangali que en su momento fueron señalados en el caso Qali Warma.**

Se realizó la verificación correspondiente conforme a lo establecido en el artículo 32 de la Ley N.º 32069 – Ley General de Contrataciones Públicas, revisando la Ficha Única del Proveedor (FUP) para determinar la existencia de impedimentos para contratar con el Estado. Como resultado de dicha verificación, no se identificó impedimento alguno respecto del Consorcio Perú – Bolivia para participar en el procedimiento de contratación.