



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA
COMITÉ ESPECIAL DE LICITACIÓN DE RUTAS**

CIRCULAR Nº 005-2016-MPA-CE

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y/U OBSERVACIONES

“SEGUNDA LICITACIÓN PÚBLICA ESPECIAL PARA LA CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO URBANO DE PASAJEROS DENTRO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE AREQUIPA”

➤ **RESPECTO A LAS BASES DE LICITACIÓN**

1. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al Comité, dar mayor información sobre las rutas sub alimentadoras que serán incorporadas en las unidades de negocio, ya que estas no cuentan con demanda, tipología de flota y frecuencias. Anexo 9, páginas 155 a 166.

ABSOLUCIÓN:

Las rutas sub alimentadoras resultan de una extensión de rutas alimentadoras y estructurantes del sistema, identificadas en zonas de difícil acceso.

Para el proceso de asignación de demanda, flota y frecuencia se requiere que el CONCESIONARIO realice sus propios estudios de demanda para atender las referidas rutas.

2. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

De manera respetuosa se solicita contestar la siguiente pregunta:

¿Puede una persona jurídica cualquiera hacer parte de un consorcio que se presente a la licitación del SIT? Considerando que según las bases:

10.3 Definiciones

Consortio: Es la agrupación de dos o más personas jurídicas materializada mediante el respectivo contrato en el que se ha de nombrar al (los) representante (s) común (es), conformada con la finalidad específica de participar en la presente Licitación, adjudicarse la concesión para la operación del servicio de transporte regular de personas en el SIT, y sus integrantes asumirán los derechos y obligaciones de forma solidaria establecidos en el contrato de concesión durante su vigencia.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar lo señalado en el artículo 3 numeral 3.77 y 37 del D.S. 017-2009-MTC que rigen las definiciones y Condiciones legales generales que se debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte público o privado.

3.77 Transportista: Persona natural o jurídica que presta servicio de transporte terrestre público de personas y/o mercancías de conformidad con la autorización correspondiente.

Artículo 37.- Condiciones legales generales que se debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte público o privado. Las condiciones legales básicas que se debe cumplir para acceder y para permanecer como titular de una autorización para prestar servicio de transporte público o privado son las siguientes:

37.1 Ser persona natural capaz o persona jurídica de derecho privado inscrita en los Registros Públicos.

En cuanto las bases de licitación no impiden o pone límite a la participación de empresas, considerando lo señalado en el punto 10.3 definiciones en la página 12 de las bases de la licitación en la que se define al “Participante: Es la persona jurídica de derecho privado inscrita en Registros Públicos o un Consorcio que ha pagado el derecho de participación”.

3. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

De manera respetuosa se solicita contestar la siguiente pregunta:

¿La participación de una persona jurídica constituida en el Perú, se considera en el grado de participación accionaria de empresas locales y como tal es considerada para el otorgamiento de puntaje?

ABSOLUCIÓN:

Lo que el postor tendría que considerar es la definición que las bases establecen para “Socio Local: Se refiere al miembro de un consorcio que viene operando actualmente como operador de transporte público urbano dentro de la modalidad del transporte regular de personas; para lo que se considera que el mismo debe encontrarse debidamente acreditado como tal en el SISTRAN”. (Numeral 10.3 Definiciones, página 14 de las bases).

Ahora bien se debe considerar la definición de: “Capital de Inversión: Es aquél monto que se utilizará para realizar la renovación de flota en cada Unidad de Negocio”. (Página 10 de las bases de licitación)

4. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al comité, reconsiderar la remuneración kilómetro para los diferentes tipos de flota, ya que los valores en la página 17

de los anexos, no permiten la viabilidad financiera del operador. Desconociendo de paso los valores reconocidos en otras ciudades como Lima, en sus recientes procesos de licitación, agradeceré una aclaración al respecto.

ABSOLUCIÓN:

El anexo 3 de las bases integradas de la presente licitación contempla remuneración de pago por kilómetro según tipología de flota.

En base a la actualización de costos de inversión y operación coordinadas con el MEF, se presenta la remuneración según tipología de bus correspondiente al 90% del costo real (Teniendo en cuenta que el 10% de ingresos provienen del pago por pasajero transportado-validado).

Se procede a modificar el anexo 3 de las bases (Valor de Pago Máximo por Kilometro Recorrido)

Costo-km de Licitación Bus 42 Pax, S/. 3.7345

Costo-km de Licitación Bus 60 Pax, S/. 3.9761

Costo-km de Licitación Bus 80 Pax, S/. 4.2938

Costo-km de Licitación Bus 100 Pax, S/. 4.3868

5. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al comité, del anexo N° 3 pagina 16 Operadores complementarios del sistema, informar cual es el sustento técnico para determinar el 1% de derecho de concesión por que no fue 0.5 ó 2% como también por el 3% Sitransporte...y el 1% al fondo de contingencia por que no fue 3 ó 5% como en el sistema Transmilenio agradeceré precisar en la bases la fuente de donde provienen los cálculos realizado y el año base de estimación

ABSOLUCIÓN:

El 3% corresponde a costos estimados de la administración, gestión, supervisión, fiscalización y mantenimiento de infraestructura de las vías troncales del Sistema Integrado de Transporte.

Es facultad de la Municipalidad de Arequipa otorgar concesiones de los servicios públicos, fijando las tasas que estime conveniente, en este caso el 1%.

El 1% correspondiente al fondo de contingencia se genera por la canalización de recursos para conformar un fondo que haga frente a las contingencias o eventos que afecten a los operadores del sistema.

6. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al comité, informar o corregir en cuanto a la Matriz de Datos –características que componen las unidades de negocio Anexo 7 en la pag. 34, la unidad de negocio Socabaya las rutas A-12 y A13 la flota requerida es 01 y 02 unidades, ninguna ruta en el diseño operacional se puede opera con esta cantidad de flota agradeceré corregir el modelo a fin de poder

cumplir una adecuada programación en el intervalo de frecuencia o es un error de digitación, agradeceré su precisión:

ABSOLUCIÓN:

El software TransCAD con el que realizamos la simulación de demanda por ruta nos ha asignado la demanda y flota requerida para todas las rutas del sistema, esta asignación de flota es en función de la longitud de la ruta y la demanda que atraerá a la misma, lo importante es que exista la ruta que posteriormente pueda ser actualizada o modificada.

7. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al comité, informar cual es el sustento técnico para determinar que los viajes complementarios en todas las rutas del SIT, troncales y complementaria de los viajes pasajeros día IPK cargas máximas horarias etc. anexo 7, páginas 30 a 37. No hace referencia la fuente de información y el año agradeceré su precisión:

ABSOLUCIÓN:

Toda la información de demanda, cargas máximas, IPK, frecuencias, tienen una base que es la demanda que nos da el software de simulación TransCAD, a partir de las demandas y cargas máximas que nos da este software es que se empieza a procesar las demás variables que figuran en los cuadros del Anexo 7.

8. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al comité, dar mayor información sobre las rutas sub alimentadoras que serán incorporadas en las unidades de negocio, ya que estas no cuentan con demanda, IPK Cargas Máximas tipología de vehicular frecuencias, etc. aspectos importantes para Modelar y Calibrar el modelo económico de rentabilidad (costo/beneficio). Anexo 9, página 130 a 136,

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 1 de la presente circular.

9. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al punto **21.1. CONTENIDO DEL SOBRE N°1 -REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD**

DICE EN EL PÁRRAFO H:

Balance General de Apertura o Balance General al cuarto trimestre del 2014 o al primer semestre del 2015 de la persona jurídica o de los Integrantes que conforman el Consorcio. Los documentos señalados deben presentarse en idioma castellano o traducido al castellano por Traductor Público juramentado. Deberán estar expresados en Soles, y en formato regido por las Normas Generales de Contabilidad (NGC). Debiendo constar además la firma de los profesionales que elaboraron cada uno de los documentos. Mediante la cual conste que el Patrimonio mínimo Neto de la empresa asciende a cien (100 UITs), para Postores consorciados el Patrimonio se determinará a partir de la sumatoria simple de los Patrimonios de cada uno de los integrantes.

Se solicita se modifique las fechas debiendo decir: Balance General de Apertura o Balance General al cuarto trimestre del 2015 o al primer semestre del 2016 de la persona jurídica o de los Integrantes que conforman el Consorcio. Los documentos señalados deben presentarse en idioma castellano o traducido al castellano por Traductor Público juramentado. Deberán estar expresados en Soles, y en formato regido por las Normas Generales de Contabilidad (NGC). Debiendo constar además la firma de los profesionales que elaboraron cada uno de los documentos. Mediante la cual conste que el Patrimonio mínimo Neto de la empresa asciende a cien (100 UITs), para Postores consorciados el Patrimonio se determinará a partir de la sumatoria simple de los Patrimonios de cada uno de los integrantes.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el literal h del numeral 21.1 de las bases de licitación:
h) Balance General de Apertura o Balance General al cuarto trimestre del 2015 de la persona jurídica o de los Integrantes que conforman el Consorcio. Los documentos señalados deben presentarse en idioma castellano o traducido al castellano por Traductor Público juramentado. Deberán estar expresados en Nuevos Soles, y en formato regido por las Normas Generales de Contabilidad (NGC). Debiendo constar además la firma de los profesionales que elaboraron cada uno de los documentos. Mediante la cual conste que el Patrimonio mínimo Neto de la empresa asciende a cien (100 UITs), para Postores consorciados el Patrimonio se determinará a partir de la sumatoria simple de los Patrimonios de cada uno de los integrantes.

10. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al punto **21.1. CONTENIDO DEL SOBRE N°1 -REQUISITOS DE ADMISIBILIDAD**

DICE EN EL PÁRRAFO O:

Declaración Jurada de “Renuncia a Privilegios” de acuerdo al Formulario N° 7; mediante la cual el Postor, sus accionistas o socios en caso de Consorcio, hayan renunciado a invocar o ejercer cualquier privilegio o inmunidad diplomática u otra, o reclamo por la vía diplomática y/o cualquier reclamo invocado por o contra de la Municipalidad Provincial de Arequipa o sus dependencias y el Comité Especial o sus integrantes, bajo la ley peruana o bajo cualquier otra legislación con respecto a sus obligaciones sobre estas Bases, la Propuesta Económica, la Propuesta Técnica, Contrato de Concesión, Contrato de la Junta de Operadores y Contrato de Fideicomiso.

Se solicita se elimine dicha cláusula, debido a que recortan los derechos de las empresas en caso de incumplimiento por parte del concesionario o sus agentes colaboradores.

ABSOLUCIÓN:

El Postor debe considerar que esta renuncia de privilegios se refiere a la renuncia de acudir a la vía diplomática u otro organismo internacional, ya que existe el acuerdo de solución de controversias de forma local, evitando de esta forma que cualquier postor que resulte ganador de la buena pro pretenda evadir sus responsabilidades y compromisos en perjuicio de los otros postores y de los usuarios finales del sistema.

11. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a: 21.2. **CONTENIDO DEL SOBRE N°2 - PROPUESTA TÉCNICA EN EL PÁRRAFO D DICE:**

Propuesta del cronograma de renovación de flota entre el 40% al 100% al inicio del periodo de concesión; para el cual las unidades con menos de tres años de antigüedad (adquiridas hasta la presentación de propuestas por transportistas locales con efecto de sustitución vehicular en el SISTRAN) que cumplan con los requisitos exigidos en el Decreto Supremo Nro. 017-2009-MTC para prestar el servicio de transporte regular de personas serán consideradas unidades nuevas pasibles de ser incorporadas al Sistema Integrado de Transporte (para las unidades de negocio de rutas alimentadoras y estructurantes.

Se solicita se consideren como unidades nuevas a todas aquellas que se hayan adquirido desde el año 2008, año que había sido considerado por el mismo comité anteriormente ya que este proceso de licitación se inició en dicho periodo, habiendo los postores empezado la renovación de flota desde la primera vez que el concedente inicio el proceso es decir año 2008

ABSOLUCIÓN:

Se podrá considerar como renovación anticipada de flota en la etapa pre

operativa vehículos cuya fabricación no sea inferior a enero del 2008 y hayan accedido al servicio de transporte público de personas en la ciudad de Arequipa, siempre y cuando cumplan con el artículo 20º del Decreto Supremo 017-2009 MTC - Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

12. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a: 21.3. **CONTENIDO DEL SOBRE N°3 -PROPUESTA ECONÓMICA EN EL PÁRRAFO B DICE:**

La carta fianza deberá ser emitida por una empresa sujeta a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones o que estén consideradas en la lista actualizada de bancos extranjeros de primera categoría que publica periódicamente el Banco Central de Reserva del Perú.

Se solicita se incluyan a las cajas municipales como la de Arequipa cuyo accionista mayoritario es justamente la municipalidad provincial de Arequipa concedente de dicha licitación.

ABSOLUCIÓN:

Los postores deben considerar que lo que se busca es brindar respaldo a las operaciones y acciones que realizan ante la Entidad, siendo importante que las cartas finanzas que se emitan dentro del proceso de licitación y la ejecución del contrato deberán ser emitidas por Instituciones financieras que se encuentren sujetas a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, debiendo el postor evaluar sus posibilidades dentro de estos parámetros.

Considerar que la Caja Arequipa es una empresa acreditada por la Superintendencia de Banca y Seguros, por tanto si está autorizada para emitir cartas fianza.

13. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

EN EL CAPÍTULO V41, EVALUACION DE PROPUESTAS, OTORGAMIENTO DE LA BUENA PRO Y SU CONSENTIMIENTO SOBRE EL PUNTO 24. EVALUACIÓN DE PROPUESTAS, 24.1. CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA TECNICA - SOBRE 2

Sobre La Flota de Buses por Tipo de emisiones del motor:

Dice:

Flota de Buses por Tipo de emisiones del motor	Flota con emisiones equivalentes a: Euro III 05 puntos	III	5	5
	Flota con emisiones equivalentes a: Euro IV 07 puntos	IV	5	7
	Flota con emisiones equivalentes a: Euro V o Superior 15 puntos	V	5	15

Se solicita se eliminen los criterios Euro IV y Euro V, ya que en nuestra localidad no existen proveedores del combustible necesario para cumplir con las emisiones que exigen estos vehículos, motivo por el cual los postores no adquieren unidades con estas características.

ABSOLUCIÓN:

Se aspira a que el SIT funcione con niveles mínimos de contaminación ambiental, por lo que se premiara con estos puntajes en caso el postor pueda mejorar los niveles de emisión de contaminantes.

14. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al anexo 8:

RELACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE ACTUALES, AGRUPADAS DENTRO DE LAS DIEZ UNIDADES DE NEGOCIO A SER CONCESIONADAS ETAPA PRE OPERATIVA de los anexos al contrato

Se incluye dentro de la unidad de negocio C4, Selva Alegre – Miraflores en el ítem 27 a la empresa de colectivos Ángeles del Misti S.A.

Se solicita se excluya dicha empresa de colectivos cuyas unidades son sólo automóviles con los que prestan un mal servicio a la población no contando con

unidades M3 ó M2 como indican el D.S. 017-2009-MTC y la O.M 640-2010-MPA.

ABSOLUCIÓN:

Dicha Empresa está autorizada y registrada en el SISTRAN como habilitada, por lo tanto esta apta, pero tendrá que operar en la etapa pre operativa con unidades mínimo M-2.

15. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al anexo 9: **INCORPORACIÓN DE LAS RUTAS SUB ALIMENTADORAS COMO EXTENSIÓN Y BIFURCACIÓN DE LAS RUTAS ALIMENTADORAS Y ESTRUCTURANTES DEL SIT**

En el cuadro Nro. 1 se solicita: se incluya en la cuenca ASA-MIRAFLORES a la zona de 3 balcones, lugar de difícil acceso del distrito de Selva Alegre y que actualmente la empresa de Transportes Servicios Múltiples El Rápido de Selva Alegre presta servicio.

ABSOLUCIÓN:

La inclusión de una nueva ruta sub alimentadora estaría en función de analizar la zona propuesta y determinar si efectivamente ameritaría trazar una ruta de estas características, lo cual se establecerá en coordinación con el CONCESIONARIO de la unidad de negocio ASA-Miraflores.

16. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

¿Cuáles son las NORMAS LEGALES SUPLETORIAS DE LA PRESENTE LICITACIÓN que permiten a la Municipalidad Provincial de Arequipa otorgar la concesión al sector privado del servicio de transporte público regular de personas, bajo los parámetros del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE AREQUIPA?

ABSOLUCIÓN:

Las normas legales son las siguientes:

1. El numeral 52.3 del D.S. 017-2009-MPA
2. La novena disposición complementaria final del D.S. 017-2009-MPA.
3. Ordenanza 640 del año 2009
4. Ordenanza 600.

17. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En el TITULO numeral 9 del pliego de Bases, se ha determinado lo siguiente:
“NORMAS DE APLICACIÓN SUPLETORIA

En caso de vacíos o aspectos no regulados en las presentes bases, se tomará en cuenta supletoriamente el marco legal siguiente:

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley N° 26887 Ley General de Sociedades.
- Decreto Legislativo N° 295.
- Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- Reglamento Complementario de Administración de Transportes de la Provincia de Arequipa, aprobado por Ordenanza Municipal N° 640-2010-MPA y sus modificatorias.
- Ordenanza Municipal N° 599-2010-MPA que aprueba el Plan Regulador de Rutas Urbanas del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de Arequipa 2010 – 2020.
- Ordenanza Municipal N° 601-2010-MPA y sus modificatorias, que crea SITRANSPORTE el Sistema Integrado de Transporte y regula el Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas.”

Sugerimos que dentro de la normas supletorias de la presente Licitación se incluyan el Decreto Legislativo N°1224 (publicado el 25/09/2015) DECRETO LEGISLATIVO DEL MARCO DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA MEDIANTE ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS Y PROYECTOS EN ACTIVOS y el Decreto Supremo N°410-2015-EF (publicado el 27/12/2015) REGLAMENTO DEL DECRETO LEGISLATIVO N°1224.

ABSOLUCIÓN:

Respecto a la consulta realizada debemos decir que el Decreto Supremo N° 1224 resulta aplicable para los procesos de promoción de la inversión privado iniciados a partir del 28 de diciembre de 2015, tal como se ha señalado en la absolución anterior el proceso de licitación se encuentra aprobado por acuerdo municipal desde el año 2011 en su segunda convocatoria.

18. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

El numeral 10.3 DEFINICIONES del pliego de bases establece: “10.3. DEFINICIONES En estas Bases, los siguientes términos tendrán los significados que a continuación se indican:

Bases:

Es el presente documento, incluidos sus Formularios, Anexos, **las Circulares que expida el Comité Especial**, que fija los términos bajo los cuales se desarrollará la Licitación y los contratos de concesión.”

Además en la CIRCULAR N° 003-2016-MPA-CE se realiza un FE DE ERRATAS al CIRCULAR N° 002-2016-MPA-CE, adecuando la normatividad de las ASOCIACIONES PUBLICO PRIVADAS (Ya que las normas mencionadas en la CIRCULAR N° 002-2016-MPA-CE se encuentran DEROGADAS DL 1012 y sus modificatorias desde el 25/09/2015 y el DU N° 006-2015 NO ES APLICABLE a la presente Licitación), por lo tanto de acuerdo a lo señalado en las BASES DE LICITACIÓN, esta se corresponde a UNA ASOCIACION PUBLICO PRIVADA (APP): Consultamos:

¿La presente LICITACIÓN está asignada al COMITÉ DE INVERSIONES de la Municipalidad Provincial de Arequipa?

¿Qué documentos a emitido el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) con respecto a su opinión favorable sobre los parámetros y lineamientos de la APP Sistema Integrado de Transportes (Licitación de rutas)?.

¿Mediante cuales documentos (o acuerdos de CONCEJO MUNICIPAL) la MPA ha elaborado y aprobado el PLAN DE PROMOCION DE LA INVERSION PRIVADA de la APP SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (y su respectivo proceso de licitación) y cuál es el nivel de participación del OPIP (Organismo Promotor de la Inversión Privada de la MPA)?.

¿Qué área, equipo, u organismo de la MPA ha desarrollado el CONTRATO DE CONCESIÓN DEL SIT?.

ABSOLUCIÓN:

Es necesario que el postor considere la absolución a la consulta 17 de la presente circular.

Desde el año 2009 la Municipalidad Provincial de Arequipa acordó proceder a iniciar el proceso de licitación pública para la concesión de la operación de rutas dentro del Sistema Integrado de Transporte. Por tanto conforme a lo dispuesto en la segunda disposición complementaria transitoria del Decreto Legislativo N° 1224, los procesos de promoción (en licitación pública para la concesión) que hasta el 27 de diciembre de 2015 estuvieran en curso y hasta su adjudicación seguirán sujetas al procedimiento vigente hasta antes de la entrada en vigencia del referido decreto supremo, resultando aplicable para este caso el Decreto Legislativo N° 1012 y su Reglamento.

El proceso de licitación se ha desarrollado considerando las ordenanzas Municipales 599, 600, 601,621, 640 y sus modificatorias, las que se ajustan y dan cumplimiento al Decreto Supremo N°017-2009-MTC.

Las Bases de Licitación han sido aprobadas por Resolución de Alcaldía, previa sustentación de las mismas ante el Consejo Municipal y la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial; las mismas que fueron elaboradas por el Comité Especial designado por el proceso de licitación conforme lo determina la Ordenanza Municipal 640 con el apoyo y colaboración de un equipo técnico de asesoría designado para este fin.

19. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Las rutas asignadas a la CUENCA C10 (HUNTER/SACHACA), son A19, A20, A22, A42, T19, T20, 721, T26, T28, T29, T30, T31.

Cuya descripción es:

Ruta A19:

Dirección este-oeste:

Av. Vidaurrazaga - Av. Las Peñas - Vía Salaverry - Vía Sevilla - Av. El Bosque - Ca. Miguel Grau - Ca. Prima vera - Ca. 23 de Junio - Av. Unión - Ca. Arica - Av. Mc al. Ureta - Av. Cabo Maldonado - Ca. Marc avalle - Ca. Guillermo Mercado - Ca. Francisco Bolognesi

Dirección oeste-este:

Ca. Francisco Bolognesi – Ca. Guillermo Mercado – Ca. Marcavalle – Av. Cabo Maldonado – Av. Mcal. Ureta – Ca. Arica – Av. Unión – Ca. 23 de Junio – Ca. Primavera – Ca. Miguel Grau – Av. El Bosque – Vía Sevilla – Vía Salaverry – Av. Las Peñas – Av. Vidaurrazaga (cementerio la Apacheta) – Ovalo de la Apacheta – Av. Perú – Ov. De los Bomberos - Av. Andrés Avelino Cáceres (Alt. Av. Vidaurrazaga)

Ruta A20:

Dirección este-oeste:

Av. Vidaurrazaga – Av. Las Peñas – Ca. Miguel Grau – Vía Salaverry – Av. Arequipa – Ca. Los Ángeles – Av. Brasilia – Av. Paris – Av. Las Américas – Av. Paisajista – Av. Ferrocarril – Av. Sepúlveda – Av. Fernandini – Av. Circunvalación – Vía de Acceso Cerro La Aparecida – Ca. Manuel Escorza.

Dirección oeste-este:

Ca. Manuel Escorza – Vía de Acceso Cerro La Aparecida - Av. Circunvalación - Av. Fernandini - Av. Sepúlveda - Av. Ferrocarril - Av. Paisajista - Av. Las Américas - Av. Paris - Av. Brasilia - Ca. Los Ángeles - Av. Arequipa – Vía Paisajista - Av. Las Peñas – Av. Vidaurrazaga – Av. Estados Unidos – Av. Dolores – Av. Los Incas – Av. Vidaurrazaga

Ruta A22:

Dirección sur-norte:

Ca. S/ N (P. J. Mansión de Socabaya) - Vía Principal (P. J. Mansión de Socabaya) – Pte. Vehicular - Av. Paisajista – Av. Independencia – Ca. Neisser – Av. Salaverry – Estación Sur.

Dirección norte-sur:

Estación Sur - Av. Salaverry – Ca. Neisser - Av. Independencia – Av. Paisajista – Pte. Vehicular – Vía Principal (P. J. Mansión de Socabaya) – Ca. S/ N (P. J. Mansión de Socabaya)

Ruta A42:

Dirección sur-norte:

Vía S/ N (Upis) – Vía Paisajista - Av. Andrés Avelino Cáceres – Ca. Revolución – Ca. Velasco Alvarado – Ca. Mc al. Nieto – Av. El Sol – Av. San Miguel de Piura – Av. Mcal. Ureta - Av. Viña del Mar – Av. Las Américas – Av. A Ugarte – Av. Parra – Av. Salaverry.

Dirección norte-sur:

Av. Tacna y Arica – Av. Parra – Av. A Ugarte – Av. Las Américas – Av. Viña del Mar – Av. Mc al. Ureta - Av. San Miguel de Piura - Av. El Sol – Ca. Mcal. Nieto - Ca. Velasco Alvarado - Ca. Revolución - Av. Andrés Avelino Cáceres - Vía Paisajista - Vía S/ N (Upis)

Ruta T19

Dirección sur-norte:

Ca. S/ N – Ca. Francisco Bolognesi (Balneario de tingo) – Puente Tingo - Av. Fernandini (Prolongación) – Ca. Valencia – Av. Fernandini – Av. Tahuaycani – Av. Víctor Andrés Belaunde – Ca. Lazo de los Ríos – Av. Ricardo Palma – Ca. Santos Chocano – Ca. Gustavo Cornejo – Ca. S/ N – Av. Víctor Andrés Belaunde – Av. Metropolitana - Av. Villa Hermosa – Av. José Olaya – Av. Alfonso Ugarte

Dirección norte-sur:

Av. Miguel Grau – Av. Villa Hermosa – Av. Metropolitana – Av. Víctor A. Belaunde – Ca. Lazo de los Ríos – Av. Ricardo Palma – Ca. Santos Chocano – Ca. Gustavo Cornejo – Ca. S/ N – Av. Víctor Andrés Belaunde – Av. Tahaycani - Av. Fernandini – Ca. Valencia – Av. Fernandini (Prolongación) – Puente Tingo – Av. Alfonso Ugarte (Alt. Av. Las Américas)

Ruta T20

Dirección este-oeste:

Av. Andrés Avelino Cáceres (Ovalo de los Bomberos)– Av. Miguel Forga – Variante de Uchumayo – Ca. Madre de Dios – Av. Brasil – Av. Progreso – Av. Sánchez Trujillo – Ca. José Olaya – Vía acc eso AA.HH. Villa El Triunfo

Dirección oeste-este:

Vía de Acceso (AA.HH. Vía El Triunfo) – Ca. Olaya – Av. Sanchez Trujillo – Av. Progreso – Av. Brasil – Ca. Madre de Dios – Variante de Uchumayo – Av. Miguel Forga – Av. Andrés Avelino Cáceres (Ovalo de los bomberos)

Ruta T21

Dirección norte - sur:

Av. Tacna y Arica – Parque Melgar – Av. Parra – Variante de Uchumayo – Av. Brasil – Av. Progreso – Av. Hipólito Sánchez Trujillo – Av. Arequipa – Ca. Arica (Alt. Ca. Julián Ballón)

Dirección sur - norte:

Ca. Julián Ballón - Ca. Paz soldán – Av. Arequipa - Av. Hipólito Sánchez Trujillo – Av. Progreso – Av. Progreso – Av. Brasil – Variante de Uchumayo – Av. Parra – Av. Salaverry

Ruta T26

Dirección sur - norte:

Av. V.A. Belaunde (Alt. Ca. Condesuyos) - Av. V. A. Belaunde – Ca. S/ N (Alt. Parque Miguel Grau) – Av. Arequipa – Av. Panamericana – Av. Arancota – Pte. Tingo – Av. Sepúlveda – Av. Ferrocarril – Av. Alfonso Ugarte – Av. Miguel Forga – Av. Los Incas – Ca. Zegarra Ballón.

Dirección norte - sur:

Av. A. A. Cáceres – Av. Miguel Forga – Av. Parra – Av. Alfonso Ugarte – Av. Ferrocarril – Av. Sepúlveda – Pte. Tingo – Av. Arancota – Av. Panamericana – Av. Arequipa – Parque Miguel Grau – Av. V. A. Belaunde

Ruta T28

Dirección sur-norte:

Av. Alvares Thomas (Urb. Álvarez Thomas sector 1) – Av. Canadá – Av. Toquepala – Ca. Condoroma – Ca. Orcopampa – Av. Cerro Verde – Av. Panamericana – Av. Arancota – Av. Sepúlveda – Av. Ferrocarril – Av. Alfonso Ugarte – Av. Parra – Av. Salaverry.

Dirección norte-sur:

Av. Tacna y Arica – Ca. S/ N (Alt. Parque Melgar) – Av. Parra – Av. Alfonso Ugarte – Av. Ferrocarril – Av. Sepúlveda – Av. Arancota – Av. Panamericana – Av. Cerro Verde – Ca. Orcopampa – Ca. Condoroma – Av. Toquepala – Av. Canadá – Av. Alva res Thomas – (Urb. Alva res Thomas Sector 1)

Ruta T29

Dirección sur-norte:

Ca. Francisco Bolognesi (Alt. Av. Tahuantinsuyo) – Ca. Vinatea Reinoso – Ca. G. Mercado – Ca. Marcavalle - Ca. Revolución – Av. Mc al. Ureta – Ca. Espinar – Ca. Zarumilla – Ca. Ucayali – Ca. San Salvador - Av. Berlín – Av. Brasilia – Av. París – Av. Las Américas – Av. A. Ugarte – Av. Parra (Altura Av. Salaverry)

Dirección norte-sur:

Av. Salaverry – Av. Tacna y Arica – Av. Parra – Av. A. Ugarte – Av. Las Américas – Av. París – Av. Brasilia – Av. Berlín – Ca. San Salvador – Ca. Ucayali – Ca. Zarumilla – Ca. Espinar – Av. Mc al. Ureta – Ca. Revolución – Ca. Marcavalle – Ca. G. Mercado – Ca. Vinatea reinoso – Ca. Francisco Bolognesi (Alt. Av. Tahuantinsuyo)

Ruta T30

Dirección sur-norte:

Av. Los Bosques – Miguel Grau – CA. Abancay – CA. Arica – Av. Viña del Mar – Av. Brasilia – Av. París – Av. Las Américas – Av. A Ugarte – Av. Parra – Salaverry

Dirección norte-sur:

Av. Salaverry - Av. Parra - Av. A. Ugarte – Av. Las Américas - Av. París - Av. Brasilia - Av. Viña del Mar - CA. Arica – CA. Abancay - Miguel Grau – Av. Los Bosques

Ruta T31

Dirección sur-norte:

Av. Tahuantinsuyo (sector pampas de Cusco) Ca. Mcal. Ureta – Av. San Miguel de Piura – Av. Berlín – Av. Brasilia – Los Ángeles - Arequipa – CA. Principal – Av. Bellavista – Av. Zegarra Ballón – Av. Los Incas

Dirección norte-sur:

Av. Andrés Avelino Cáceres– Ca. Javier Pérez de Cuellar – Av. Fco. Mostajo - Av. Bellavista - CA. Principal - Arequipa – Los Ángeles - Av. Brasilia - Av. Berlín – Av. San Miguel de Piura – Ca. Mc al. Ureta – Av. Tahuantinsuyo (sector pampas de Cusco)

OBSERVAMOS

Los recorridos de las rutas antes descritas (que en forma exclusiva prestan servicio para los distritos de J.HUNTER, TIABAYA y SACHACA) tienen como destino la CALLE TACNA y ARICA/SALAVERRY del CERCADO (5/12 rutas), otras (5/12) tienen como destino la PLATAFORMA A.A.CACERES, (1/12) la estación sur del corredor troncal y 1/12 la calle Alfonso Ugarte en el distrito de CERRO COLORADO.

Solicitamos se incorpore el recorrido de la ruta (actual) P003 - HUNTER - J.L.B. Y R. - A. A. CACERES C. BLANCA Y VICEVERSA, como una RUTA ESTRUCTURANTE, con gran demanda de usuarios y no descrita en el paquete de rutas del SIT.

ABSOLUCIÓN:

Las rutas del sistema son dinámicas y podrán ser optimizadas y/o modificadas posteriormente y de acuerdo a estudios técnicos y financieros, previamente coordinadas entre EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO.

20. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al Comité, corregir el enunciado en el primer renglón de la página 7 de las bases “demanda en horas pico y horas valle y programará las frecuencias y velocidades de circulación” ya que un centro de control no tiene la capacidad para determinar las velocidades de circulación, pues estas obedecen a factores propios de la movilidad en la ciudad: error que persiste el numeral (i) de la misma página.

ABSOLUCIÓN:

El Centro de Control al asignarle frecuencias y horarios se está estimando la velocidad de los recorridos.

21. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al Comité, dar mayor información sobre las rutas sub alimentadoras que serán incorporadas en las unidades de negocio, ya que estas no cuentan con demanda, tipología de flota y frecuencias. Anexo 9

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 1 de la presente circular.

22. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En el punto 21.2CONTENIDO DEL SOBRE°02 -PROPUESTA TECNICA, se señala:

“El Postor deberá presentar la documentación que acredite que cumple con los factores de evaluación; de acuerdo al siguiente detalle:

f) Estado de Cuenta Corriente bancaria original de la empresa postora, o de las empresas socias de un Consorcio, por un mínimo del 2% de la inversión propuesta de acuerdo al formulario Nro. 16, siendo esta la considerada para la flota de buses que pondrán al inicio de la operación efectiva del SIT, siempre que esta sea flota por adquirir”.

OBSERVACIÓN:

La acreditación del requisito establecido en el punto F, tiene como OBJETIVO garantizar/demostrar la capacidad adquisitiva del postor, sin embargo resulta INCONGRUENTE y PERJUDICIAL para las empresas de transporte (postores) que realizaron la RENOVACIÓN de flota asumiendo el riesgo correspondiente, que EL VALOR de los vehículos adquiridos por el POSTOR y que cumplen con los requisitos del ANEXO de especificaciones técnica NO SEAN INCORPORADOS en este punto.

Es necesario mencionar que la OM797-2013-MPA establece en su artículo 9°:

Artículo 9°.- Del beneficio de los vehículos nuevos

Solo los vehículos que ingresen dentro de los alcances de la presente Ordenanza, siempre que reúnan los requisitos del Anexo 2 de las ESPECIFICACIONES TECNICAS DE VEHICULOS DE LAS RUTAS COMPLEMENTARIAS (Alimentadoras y Estructurantes) de las BASES PARALA SEGUNDA CONVOCATORIA DE LA LICITACION PUBLICA ESPECIAL PARALA CONCESION DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO URBANO MASIVO DE PASAJEROS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE AREQUIPA, podrán ser considerados como parte de su flota vehicular, que los postores y los beneficiados con la adjudicación de la Concesión incorporarán al momento del contrato que establece las Bases referidas.

Por lo que solicitamos que el requisito del punto 2.1. literal f sea modificado según la siguiente propuesta:

f) Estado de Cuenta Corriente bancaria original de la empresa postora, o de las empresas socias de un Consorcio, por un mínimo del 2% de la inversión propuesta de acuerdo al formulario Nro. 16, siendo esta la considerada para la flota de buses que pondrán al inicio de la operación efectiva del SIT, siempre

que esta sea flota por adquirir. El valor del requerimiento mínimo del 2% de la inversión propuesta podrá ser demostrada por el costo (según FACTURA) de la flota vehicular adquirida por el postor (directamente del fabricante/concesionario/importador), siempre que se acredite que los vehículos cumplen con los requisitos mínimos del Anexo de especificaciones técnicas de los vehículos de las presentes bases de Licitación.

ABSOLUCIÓN:

f) Estado de Cuenta Corriente bancaria original de la empresa postora, o de las empresas socias de un Consorcio, por un mínimo del 2% de la inversión propuesta de acuerdo al formulario Nro. 16, siendo esta la considerada para la flota de buses que pondrán al inicio de la operación efectiva del SIT, siempre que esta sea flota por adquirir. El valor del requerimiento mínimo del 2% de la inversión propuesta podrá ser demostrada por el costo (según FACTURA) de la flota vehicular adquirida en el 2016 a nombre del postor o de la empresa socia en caso de Consorcio, (directamente del fabricante/concesionario/importador), siempre que se acredite que los vehículos cumplen con los requisitos mínimos del Anexo 02 de especificaciones técnicas de los vehículos de las presentes bases de Licitación.

23. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En el ANEXO N° 3 - Factores de Competencia Referenciales, se establece los criterios para determinar las Remuneraciones de los Operadores de Transporte: Mixto, compuesto por un pago aproximado al 70% por kilómetros recorridos y un aproximado al 30% por pasajeros transportados y pagos en el SIT. Establece el "Valor de Pago Máximo por Kilómetro Recorrido", dependiendo de tipo de bus, los criterios a emplearse para el Pago por Pasajero transportado. Asimismo, la participación porcentual de los otros componentes del SIT.

Por otro lado, en el ANEXO 10 - Proyecto Contrato de Fideicomiso en Administración de Flujos y Garantías para el Sistema Integrado de Transporte de Arequipa, se establecen las Reglas del Fideicomiso, la Constitución del Comité de Coordinación Fiduciario, la composición del Patrimonio Autónomo (Cláusula Décima), la Apertura y Administración de la Cuentas del Fideicomiso (destacando la Cuenta Recaudadora) y la distribución de los Ingresos Totales generados en el SIT, otorgando la obligación de SITRANSPORTE de ordenar las transferencias hacia las Cuentas de los Componentes del SIT.

Asimismo, en el Numeral 2) del Apéndice II del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por D.S. N° 055-99-EF, se dispone que el "Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo. Se incluye dentro de la exoneración al transporte público de pasajeros dentro del país al servicio del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao", es un "Servicio Exonerado del Impuesto General a las Ventas".

Interpretándose que son los Usuarios del Servicio quienes no son gravados con el pago del IGV, entendiéndose, entonces, que los Ingresos del SIT provenientes de la venta de los pasajes, y que son depositados en la Cuenta Recaudadora, no contienen el IGV.

Tomando en cuenta las consideraciones expuestas:

- a) Quién es el Titular de la Operación de los Servicios de Transporte en el SIT?
- b) Las órdenes de Pago que emita SITTRANSPORTE al Agente Fiduciario a favor de cada uno de los Operadores de Transporte (y demás componentes del SIT), incluyen el IGV?
- c) Los Operadores de Transporte (y demás componentes del SIT) deberán emitir sus Facturas, incluyendo el IGV, a SITTRANSPORTE a efectos que éste emita la Orden la Pago para que el Agente Fiduciario libere los Ingresos?.
- d) En el “Valor de Pago Máximo por Kilómetro Recorrido” (ANEXO 10 - Proyecto Contrato de Fideicomiso en Administración de Flujos y Garantías para el Sistema Integrado de Transporte de Arequipa), se ha considerado el IGV que transferirán a los Operadores de Transporte (y demás componentes del SIT)?.
- e) Se ha considerado el IGV en la determinación de los montos estimados para el Pago por Pasajero Transportado a favor de los Operadores de Transporte?

ABSOLUCIÓN:

La consulta no corresponde a las bases publicadas.

➤ **RESPECTO AL CONTRATO DE RUTAS TRONCALES**

24. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 01 numeral 1.2. del contrato:

“El Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT) operará con buses y minibuses cuya gestión estará a cargo de empresas con personería jurídica, siendo su operación controlada a través de un Centro de Control operacional el que establecerá los requerimientos de flota por Ruta en cada Unidad de Negocio tomando en consideración la demanda en horas pico y horas valle y programará las frecuencias y velocidades de circulación para atender la correcta operación de las rutas así como para atender imprevistos, contingencias y necesidad de viajes en zonas con un alto volumen vehicular.

Contará, además, con estaciones y terminales en los que los pasajeros, adicionalmente adquirirán o recargarán los medios de validación de acceso al Servicio. Cabe señalar que este sistema contará con una operación controlada por el CONCEDENTE.

Los ingresos provenientes del El Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT), serán recaudados y transferidos a un fideicomiso que distribuirá la contraprestación correspondiente de cada operador de las Unidades de Gestión del Sistema, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos Contratos de Concesión. Desde su transferencia a la unidad de recaudo, los fondos adquieren la condición de privados y se transfiere el riesgo sobre los mismos.

La operación de las distintas Unidades de Gestión que conforman el Sistema, estará a cargo de operadores privados, en virtud de los contratos de concesión otorgados por el CONCEDENTE”.

- a) Se solicita de manera respetuosa, que en lo referente a la adquisición y recarga de los medios de validación se cite de manera explícita el mecanismo de comercialización del medio de pago a que se compromete el sistema, en zonas y horarios, que garanticen la recarga especialmente en las horas pico, con énfasis en la madrugada, que no sean solo estaciones e intercambiadores, pues en gran parte de ello depende la accesibilidad del usuario. Por lo tanto, se debe garantizar una red amplia en cobertura espacial y temporal para toda la ciudad.
- b) Se solicita de manera respetuosa, que en lo referente al riesgo de los ingresos provenientes del sistema, que se encuentran descritos en el cuarto párrafo de la presente cláusula, se deje de manera explícita la obligación de cubrir dichos riesgos y a quien corresponde.

Aunque el Comité ya se pronunció en el sentido de que dará traslado de dicha inquietud a su equivalente en la Licitación del operador tecnológico, es fundamental para el éxito del sistema hacer desde ya y en el contrato del operador las debidas precisiones.

ABSOLUCION:

- a) El servicio de transporte público depende del comportamiento de la demanda en cada ruta, este referencialmente podrá servir entre las 5 am y 11 pm, habiéndose establecido una red de distribución venta y recarga de tarjetas en más de 400 puntos de distribución, además de mecanismos tecnológicos que permiten ampliar el servicio de recarga.
- b) Una vez transferidos los ingresos al operador privado, su unidad de gestión o gerencia son libres de su disposición, no teniendo ninguna responsabilidad el concedente respecto a su disposición o utilización.

25. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

“La operación troncal, se someterá al régimen que establezca EL CONCEDENTE, el cual estará constituido por los manuales, reglamentos y otros documentos técnico-operacionales que se expidan para asegurar que la operación regular de las rutas correspondientes a las once unidades de negocio se realice en condiciones de seguridad, fiabilidad y coordinación. EL CONCEDENTE, además, establecerá las condiciones para el inicio de los recorridos en las diversas rutas que conforman las unidades de negocio, las condiciones de la operación del sistema y los indicadores de desempeño”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la presente cláusula cuando se refiere a los indicadores de desempeño, que estos deberán estar claramente establecidos en el contrato, en cuanto es vital que las reglas estén perfectamente definidas a fin de garantizar en el futuro un desempeño operacional y contractual debidamente ejecutado.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N°

027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas

26. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 17 numeral 1.2 del contrato:

“Que EL CONCESIONARIO cuenta con los mismos socios o accionistas, en las mismas proporciones que éstos mantenían como miembros del Adjudicatario, salvo disposición distinta expresamente establecida en el presente contrato”.

Este tipo de proyectos, dadas sus connotaciones de largo plazo no están exentos de eventualidades que en determinados momentos, afecte la estructura societaria de las empresas en ellos involucradas. Por ejemplo, impediría que ingresaran a un proponente ganador, empresas que no resultaran adjudicatarias de la Buena Pro y que en algún momento se necesitaran como aliados estratégicos o capitalistas. Otro caso, podría presentarse cuando los propietarios actuales de las unidades quisieran aportar por acciones sus vehículos, ampliando sus participaciones accionarias. O simplemente, cuando un miembro de un consorcio se niegue a participar en la sociedad que se debe conformar, una vez obtenida la Buena Pro e independiente a las penalidades que estuviera sujeto.

Como se evidencia, son múltiples las situaciones que se pueden presentar en un sistema en el que interactúan tantos actores y en donde se pretende que la democratización de la propiedad sea ejemplo de empresarismo en el transporte.

Visto así, se solicita de manera respetuosa que, en dicha cláusula se tengan más en cuenta términos de permanencia, sin que sea obligatorios los términos de proporcionalidad, a fin de hacer recomposiciones que se generen por las diversas situaciones que la dinámica de los negocios tiene implica.

ABSOLUCIÓN:

"Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante otras circulares como son la N° 027-2013 - MPA-CE y la N°007-2015-MPA-CE no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las Circular antes mencionadas".

Cabe resaltar además que lo que se busca a través de la cláusula observada es no distorsionar el puntaje que pudiera haber obtenido un postor para ganar la buena pro, ya que para dicho fin cumplió una serie de requisitos exigidos que si después de otorgada resultan ser modificables se estaría desvirtuando el valor del puntaje de la licitación, pudiendo generarse en algún caso que un postor haya resultado perdedor a pesar de ofrecer el cumplimiento de requisitos mayores a los que el postor ganador finalmente aplicará en la ejecución del contrato, lo que desvirtuaría el puntaje obtenido en la licitación.

27. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.11 del contrato:

“Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 4% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte (los que serán distribuidos considerando que corresponderá a SITRANSPORTE el 3% por concepto de ejecución contractual y el 1% que corresponde al derecho por la concesión).

Así como el 100% de los ingresos generados por negocios colaterales, los provenientes de las penalidades y sanciones impartidas y el 100% de la publicidad que se realice en las terminales, paraderos y estaciones del sistema.”.

Se solicita de manera respetuosa describir de manera más específica que entiende por negocios colaterales EL CONCEDENTE.

ABSOLUCIÓN:

Los negocios colaterales son aquellos que devienen de la explotación de oportunidades de negocio paralelas a la implementación y operación de un servicio de transporte público urbano las cuales no afectan la operatividad del Sistema. Uno de ellos podría ser por ejemplo la explotación de las redes de comunicaciones (fibra óptica) que forman parte de la infraestructura del componente tecnológico.

28. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.13 del contrato:

Dado que EL CONCEDENTE puede adicionar o eliminar elementos a la tipología de los vehículos, los cuales pueden generar requerimientos de inversión no estimados por los operadores, debería existir una fórmula de compensación o de restitución de la inversión realizada por el operador en caso que EL CONCEDENTE adicione nuevos elementos en la tipología.

ABSOLUCIÓN:

Si el órgano de gestión del sistema integrado de transporte incorpora o elimina características técnicas o elementos a la tipología; que sea diferentes a las establecidas en las bases y los contratos; estas solo pueden ser aplicables a la flota que haya sido enviada a fabricar y que aun no fue incorporada al sistema; por lo tanto si esta será modificada debe aplicarse los mecanismos de compensación o disminución de los compromisos de pago establecidas por la operación de estas.

29. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 39 del contrato:

“Será requisito indispensable para la autorización de la vinculación de cada autobús, que el CONCESIONARIO deje sin efecto los permisos SISTRAN de tantas unidades como flota equivalente haya presentado por cada unidad en su propuesta a la licitación pública que dio origen al presente contrato. Lo cual deberá acreditarse de manera oficial y concreta mediante certificación de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Arequipa; de igual forma se compromete a retirar de circulación dichas unidades.

El cumplimiento de la obligación de hacer efectiva la eliminación de la oferta, en los términos previstos en la presente cláusula deberá acreditarse ante EL CONCEDENTE; salvo que dichas unidades se encuentren operando dentro del Sistema Integrado de Transporte”.

La cláusula no es lo suficientemente clara y parece dejar en manos del CONCESIONARIO la chatarrización de la flota, algo totalmente diferente a lo previsto en el presente contrato.

Se solicita de manera respetuosa que, en la cláusula se haga la debida claridad al respecto, teniendo en cuenta que el contrato no prevé que la chatarrización está como una responsabilidad del Concesionario. Adicionando esta responsabilidad en el operador de la troncal, más no del operador de las complementarias lo que a las claras es un acto discriminatorio.

ABSOLUCIÓN:

El contrato no obliga a los propietarios de las unidades vehiculares a retirarse a que se realice un proceso de chatarrización, pero es necesario que se comprometa a retirarlos de operación en las rutas establecidas para la operación del SIT.

30. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 41 numeral 41.2 del contrato:

“Dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de la orden de aumento del número de autobuses, el CONCESIONARIO debe presentar a EL CONCEDENTE certificado del correspondiente pedido en firme al proveedor; si el CONCESIONARIO no lo presenta dentro de tal término, EL CONCEDENTE podrá solicitar a otro CONCESIONARIO el incremento del número de autobuses, caso en el cual cesa la obligación para el CONCESIONARIO; esto sin perjuicio de la posibilidad de EL CONCEDENTE de solicitar la imposición de las sanciones pertinentes. Cada autobús que se incorpore posteriormente deberá contar con el

Certificado de Operación expedido por EL CONCEDENTE y con los demás documentos exigidos por las autoridades competentes”.

Tal y como sucede con la cláusula 41 del presente contrato, las inversiones requeridas para cubrir el incremento de la flota, impactan necesariamente en la rentabilidad de la operación del CONCESIONARIO.

Se solicita de manera respetuosa que, las decisiones que impliquen nuevas inversiones, sean concertadas por las partes a fin de garantizar el equilibrio contractual.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además lo establecido en la cláusula 93 del contrato de concesión que hace referencia al equilibrio financiero del operador de transporte del sistema integrado de transporte.

31. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 65 numeral del contrato:

“Corresponde a la Junta de operadores, establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional y lo estipulado por el Contrato de Concesión y lo que lo integren, que dan derecho a la utilización de vías y operación en el Sistema Integrado de Transporte y EL CONCEDENTE, y en el que lo adicione o modifique la ley”

Se solicita de manera respetuosa que, se determinara la forma de cómo se establece la Tarifa al Usuario en la Junta de Operadores y que la Junta de Operadores deberá ajustarse a la tarifa técnica para definir la tarifa al usuario. Además, cualquier tarifa diferente que quisiera establecer deberá ser aprobada por unanimidad de todos los operadores.

Si bien es cierto el Comité ya se pronunció al respecto en la pasada ronda de observaciones y solicitudes, el tema no ha quedado suficientemente claro y en la respuesta no se cita la forma en como se establece la tarifa al usuario.

ABSOLUCIÓN:

"Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante la Circular 007-2015- MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante la Circular antes

mencionada".

32. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 86 del contrato:

“Como remuneración por las obligaciones que impone el presente Contrato de Concesión al CONCESIONARIO, se le otorgará el derecho a una participación en los ingresos generados por la operación en el Sistema Integrado de Transporte, lo cual se instrumentará mediante el pago periódico de un valor que para los efectos del presente Contrato se denominará “participación”, el que se ha establecido conforme a las condiciones previstas en las bases y en el presente Contrato de Concesión, y que le será pagado con cargo y hasta la concurrencia de los recursos producidos por los viajes que constituyen pago del Sistema Integrado de Transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula los ingresos por su participación en la publicidad.

ABSOLUCIÓN:

Se establece que les corresponde el 100% de los ingresos por publicidad en los buses y patios que formen parte de sus unidades de negocio correspondiente.

33. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.1 del contrato:

c) “Riesgo de Demanda. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en la disminución en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema Integrado de Transporte (SIT) que incide en el número de kilómetros programados y recorridos frente a los que fueron estimados por EL CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la licitación pública convocada por la MPA”.

Si el contrato traslada el riesgo de demanda al CONCESIONARIO, el estado deberá por lo tanto asumir el riesgo generado por los efectos generados por una mala, incompleta o inexistente planeación de la movilidad que en todo caso involucre el control y erradicación de la informalidad representada en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, con otro tipo de vehículos como la motocicleta o con vehículos de otras modalidades de transporte público no autorizadas para competir con el sistema de transporte masivo.

Se solicita de manera respetuosa que se incluya una cláusula al respecto para que exista garantía al CONCESIONARIO frente a este tipo de situaciones que le son ajenas e incontrolables en cuanto le atañen al estado.

En algunos sistemas de transporte masivo uno de los mayores riesgos que debe asumir el CONCESIONARIO, es el relacionado con la demanda. Al grado tal, que puede determinar lo exitoso que puede llegar a ser un sistema de transporte. Para mitigar dicho riesgo, se debe prever en el contrato que si bien es cierto, en el plan de negocios se establece un cronograma de disposición de flota y la renovación de la misma. De igual manera de deben crear en el contrato los mecanismos que permitan ir ingresando la flota de manera paulatina, en la medida que se vayan cumpliendo las expectativas de demanda previstas para el sistema.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula, los mecanismos necesarios para implementar la entrada gradual de la flota, dependiendo del cumplimiento demanda esperada, de manera tal que permita lograr el equilibrio económico en la medida que se van realizando las inversiones.

ABSOLUCIÓN:

La demanda se verificará previamente a la inclusión de nueva flota que haya sido comprometida según contrato, se incorporará la flota en la medida que la demanda lo requiera.

34. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.1 del contrato:

d) “Riesgo de Financiabilidad. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en que los organismos, instituciones financieras o proveedores le concedan o no, total o parcialmente, a EL CONCESIONARIO la financiación necesaria o adecuada para cumplir con las obligaciones de inversión que le impone el contrato de concesión”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la parte final de esta cláusula el siguiente texto: ***“Esto siempre y cuando no se trate de temas relacionados con el propio sistema, su estabilidad o imagen, entrando a perjudicar las gestiones propias de crédito adelantadas por cada uno de los agentes”.***

Significa entonces que toda la labor alcanzada por el operador en cuanto a la consecución de recursos podría malograrse, si el sistema financiero y los

proveedores observan con desconfianza y recelo las medidas que en algún momento pudiera tomar EL CONCEDENTE:

ABSOLUCIÓN:

La estabilidad, imagen y eficiencia del sistema de transporte esta generado fundamentalmente por los propios operadores de transporte, por lo tanto ceñirse a lo establecido en las bases.

35. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.1 del contrato:

e) “Riesgo de Operación del Transporte. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en: 1) El eventual mayor o menor costo de la operación, derivados de la variación de los precios de mano de obra, insumos, bienes, equipos, servicios o cualquier otro recurso para la operación y manteniendo de los bienes adscritos a la concesión, con relación a las proyecciones estimadas por EL CONCESIONARIO; 2) El incumplimiento de los parámetros de desempeño especificados; 3) La interrupción de la operación por actos u omisión del operador, Quedando excluidos los referidos a vandalismo”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya donde corresponda como riesgo operacional de EL CONCEDENTE, como son los propios a la invasión de carriles exclusivos o infraestructura del sistema.

ABSOLUCIÓN:

En el nuevo sistema no existirán carriles exclusivos, sino carriles priorizados en vías compartidas. La fluidez en la operación troncal será provista por un sistema de semaforización priorizada.

36. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.3 literal a) del contrato:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del Sistema en caso que se materialice el riesgo de infraestructura a cargo del CONCEDENTE. En la gran mayoría de los Sistemas de Transporte Masivos Licitados a nivel Latinoamericano este riesgo se ha materializado llevando a los operadores a estados de insolvencia que no han podido ser resueltos, dado que no existe un esquema claro en el contrato para compensar a los operadores en caso de materializarse este riesgo. Si se establece de antemano un esquema de compensación de este riesgo, tanto los operadores como el CONCEDENTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y

por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

ABSOLUCIÓN:

Dados los reajustes en el modo de operación de la troncal (buses patrón en carriles priorizados), las obras de Infraestructura dura del SIT que fueron planificadas en un inicio para el modo BRT han sido sustituidas por intervenciones superficiales de mantenimiento (adecuación de paraderos y puntos de transferencia en la vía, señalización horizontal, vertical y de mantenimiento), que no demandaran mayor inversión y cuya ejecución y riesgo es asumido por el CONCEDENTE. La infraestructura vial dura (intercambios viales, viaductos) que pueda irse haciendo en la medida que la el CONCEDENTE gestione recursos (Ministeriales, Cooperación Internacional o de fuentes privadas) para optimizar el sistema, **no es requisito indispensable para el inicio de operaciones.**

37. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.4 literal b) del contrato:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del Sistema en caso que se materialice el riesgo de implantación del Sistema a cargo del EL CONCEDENTE. En la gran mayoría de los Sistemas de Transporte Masivos Licitados a nivel Latinoamericano este riesgo se ha materializado llevando a los operadores a estados de insolvencia que no han podido ser resueltos, dado que no existe un esquema claro en el contrato para compensar a los operadores en caso de materializarse este riesgo. Si se establece de antemano un esquema de compensación de este riesgo, tanto los operadores como EL CONCEDENTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas hasta la fecha, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE, y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además que el contrato establece mediante las cláusulas 116 y 117 la posibilidad de la terminación anticipada del contrato por incumplimiento imputable al concedente así como su compensación.

38. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.4 literal c) del contrato:

Respetuosamente solicitamos incluir dentro de esta Cláusula, el esquema mediante el cual la Junta de Operadores respondería por un detrimento en los ingresos del Sistema por el no ajuste de la tarifa al usuario de acuerdo a la tarifa técnica del Sistema. Puede existir el caso en que un operador este de acuerdo con ajustar la tarifa y la Junta decida no hacerlo, entonces ¿Cómo se compensaría a este operador que no estuvo de acuerdo, la decisión de la Junta?

Nuestra propuesta sería incluir en el reglamento de la Junta de Operadores que cualquier definición de la tarifa al usuario que no esté basada en la tarifa técnica del Sistema, debería ser tomada con unanimidad de votos. Ahora bien, en caso que EL CONCEDENTE o el CONCEDENTE consideraran, que la tarifa al usuario calculada de acuerdo con la tarifa técnica no es socialmente viable, y proponga establecer una tarifa diferente, este debería asumir el riesgo del detrimento en los ingresos de los operadores que pueda generar esta tarifa al usuario.

ABSOLUCIÓN:

El reglamento de la Junta de Operadores, debe contemplar los mecanismos de variación de la tarifa al usuario, basada en el informe técnico de la tarifa técnica del Sistema, debiendo ser acatada por todos los miembros de la junta de operadores.

39. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 103 104 del contrato:

Se solicita de manera respetuosa que, la determinación del monto asociado con estas penalidades y todas las demás contenidas en este contrato sean fruto de la concertación con la Junta de Operadores.

ABSOLUCIÓN:

Corresponde al concedente determinar el monto de las penalidades ya que estas deben ser disuasivas y deben ajustarse a la normatividad que se emita.

40. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 113 numeral 113.4 del contrato:

***“Por razones de interés público debidamente fundadas, EL CONCEDENTE tiene la facultad de resolver el Contrato de Concesión, mediante notificación previa y por escrito a EL CONCESIONARIO con una antelación no inferior a nueve (09) meses del plazo previsto para la terminación. En igual plazo deberá notificar tal decisión a sus Acreedores.*”**

Durante estos nueve (9) meses EL CONCESIONARIO no se encontrará obligado a cumplir con aquellas obligaciones establecidas en el presente Contrato que impliquen la realización de inversiones adicionales, salvo las de mantenimiento programado y de emergencia”.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe del texto de la presente cláusula, en el que se establezca el mecanismo que permitan determinar la cuantía correspondiente a la indemnización a favor del CONCESIONARIO.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas hasta la fecha, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE, y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además que el contrato establece mediante el numeral 114.8 y 117 la posibilidad de la terminación anticipada del contrato por mutuo acuerdo, así como su compensación.

41. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 117 del contrato:

En sus últimos tres párrafos establece: ***“En cualquier caso de pago directo al CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, EL CONCEDENTE tendrá un plazo de doce (12) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y seis meses adicionales para el pago del saldo remanente; lo que no excluye la posibilidad de realizar el pago con mayor celeridad o en porcentajes mayores a los fijados en la presente cláusula.***

Cuando surja la obligación de pago a cargo del CONCESIONARIO y a favor de EL CONCEDENTE en virtud de la terminación anticipada del Contrato, el CONCESIONARIO pagará esta obligación con los saldos disponibles en el fideicomiso que administra centralizadamente los recursos del Sistema.

Si los valores de los cuales es titular EL CONCEDENTE y que no se encuentren depositados en el fideicomiso no son suficientes, el CONCESIONARIO, tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un (1) año adicional para el pago del saldo remanente”.

Se solicita de manera respetuosa que, garantice la equidad en la presente cláusula, ya que si el que está obligado a pagar es el CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE acudirá a los saldos disponibles en el fideicomiso para cubrir

la totalidad o parte de la deuda. Pero si el que está obligado es EL CONCEDENTE, el CONCESIONARIO no puede utilizar la misma figura. Se solicita redactar en igualdad de condiciones el párrafo pertinente.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante la Circular N° 027-2013 - MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante la Circular antes mencionada.

42. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 124 del contrato:

“Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, EL CONCEDENTE o el concesionario del componente tecnológico según corresponda evaluarán su correcta funcionalidad y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. Se entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato.

El reporte indicará el estado de todos y cada uno de los bienes, y las acciones pertinentes para garantizar que todo esté acorde a los términos establecidos en el presente Contrato de Concesión. Será obligación del CONCESIONARIO llevar a cabo las acciones recomendadas, para entregar todos los bienes y equipos en buen estado físico, apariencia y condiciones técnicas que garanticen su adecuada funcionalidad, para lo cual contará con los últimos dos (2) meses de vigencia del Contrato”.

Se solicita de manera respetuosa que, se considere en la presenta cláusula el desgaste natural de los bienes, provocados por el uso y el tiempo.

ABSOLUCIÓN:

Se acoge la observación planteada por el postor debiendo considerarse la cláusula 124 como sigue:

“CLÁUSULA 124 PROCEDIMIENTO PARA LA RESTITUCIÓN

Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, EL CONCEDENTE o el concesionario del componente tecnológico según corresponda evaluarán su correcta funcionalidad, debiendo considerar el desgaste natural de los mismos y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. Se entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato.

El reporte indicará el estado de todos y cada uno de los bienes, y las acciones pertinentes para garantizar que todo esté acorde a los términos establecidos en el presente Contrato de Concesión. Será obligación del CONCESIONARIO llevar a cabo las acciones recomendadas, para entregar todos los bienes y equipos en buen estado físico, apariencia y condiciones técnicas que garanticen su adecuada funcionalidad, para lo cual contará con los últimos dos

(2) meses de vigencia del Contrato”.

43. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.52 del contrato:

“Riesgo de Implantación del Sistema: Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por el CONCESIONARIO, puedan tener factores internos o externos al Sistema Integrado de Transporte, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en el texto de esta definición que este riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma norma.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 36 de la presente circular.

44. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.53 del contrato:

“Riesgo de infraestructura: Es la contingencia que afecte la disponibilidad de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte, para fines de la prestación del servicio de transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en el texto de esta definición que este riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma norma.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 36 de la presente circular.

45. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al comité, informar Respecto a la cláusula 92 numeral 92.3 literal a) del contrato troncal:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del sistema en caso que se materialice el riesgo de infraestructura a cargo del CONCEDENTE. En la gran mayoría de los sistemas de transporte masivos licitados a nivel latinoamericano este riesgo se han materializado llevando a los operadores a estados de insolvencia que no han podido ser resueltos, dado que no existen un esquema claro en el contrato para compensar a los operadores en caso de materializarse este riesgo. Si se establece de antemano un esquema de compensación de este riesgo tanto los operadores como el CONCEDENTE y las entidades financieras que financian los proyectos, va saber de antemano la remuneración que les correspondiera en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuirá de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 36 de la presente circular.

46. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la cláusula 92 numeral 92.4 literal b) del contrato:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del sistema en caso de que se materialice el riesgo de implantación del sistema a cargo de EL CONCEDENTE. En la gran mayoría de los sistemas de transporte masivo licitados a nivel latinoamericano en la Región este riesgo se ha materializado llevando a los operadores a estados de insolvencia que no han podido ser resueltos, dado que no existe un esquema claro en el contrato para compensar a los operadores en caso de materializarse este riesgo. Si se establece de antemano un esquema de compensación de este riesgo, tanto los operadores como EL CONCEDENTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuirá de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 37 de la presente circular.

47. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita la precisiones respecto al anexo 1, definición 1.49 del contrato: pagina 100 1.49.- Riesgo de Demanda : es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad en el retorno de la inversión previstos por EL CONSECIONARIO, pueden tener factores internos o externos al sistema integrado de transporte , que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluyan en el texto de esta definición que esté en riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Agradeceré la justificación o la precisión del caso.

ABSOLUCIÓN:

La demanda está determinada por el comportamiento de los usuarios, y toda empresa que provea bienes o servicios asume a su cuenta y riesgo el comportamiento de esta. Por lo tanto ante variaciones en la demanda el operador debe realizar los ajustes correspondientes a su unidad de negocio.

48. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al anexo 1, definicion1.50 del contrato página 101

“Riesgo de Infraestructura: es la contingencia que afecte la disponibilidad de la infraestructura del sistema integrado de transporte, para fines de la presentación del servicio de transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluye en el texto de esta definición que esté en riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma.

ABSOLUCIÓN:

Es necesario que el postor considere la absolución a la consulta 44 de la presente circular. Puesto que la definición 1.50 del anexo 1, no corresponde al “Riesgo de Infraestructura”

49. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

e)”Riesgo de operación del transporte. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste

en: 1) El eventual mayor o menor costo de la operación, derivados de la variación de los precios de mano de obra, insumos, bienes, equipos, servicios o cualquier otro recurso para la operación y mantenimiento de los bienes adscritos a la concesión, con relación a las proyecciones estimadas por EL CONCESIONARIO; 2) El incumplimiento de los parámetros de desempeño especificados; 3) La interrupción de la operación por actos u omisión del operador”.

Se solicite de manera respetuosa que, se incluya donde corresponda como riesgo operacional de EL CONCEDENTE, como son los propios a la invasión de carriles exclusivos o infraestructura del sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 35 de la presente circular.

50. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 01 numeral 1.2. del contrato:

“El Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT) operará con buses y minibuses cuya gestión estará a cargo de empresas con personería jurídica, siendo su operación controlada a través de un Centro de Control operacional el que establecerá los requerimientos de flota por Ruta en cada Unidad de Negocio tomando en consideración la demanda en horas pico y horas valle y programará las frecuencias y velocidades de circulación para atender la correcta operación de las rutas así como para atender imprevistos, contingencias y necesidad de viajes en zonas con un alto volumen vehicular.

Contará, además, con estaciones y terminales en los que los pasajeros, adicionalmente adquirirán o recargarán los medios de validación de acceso al Servicio. Cabe señalar que este sistema contará con una operación controlada por el CONCEDENTE.

Los ingresos provenientes del El Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT), serán recaudados y transferidos a un fideicomiso que distribuirá la contraprestación correspondiente de cada operador de las Unidades de Gestión del Sistema, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos Contratos de Concesión. Desde su transferencia a la unidad de recaudo, los fondos adquieren la condición de privados y se transfiere el riesgo sobre los mismos.

La operación de las distintas Unidades de Gestión que conforman el Sistema, excepto la del Centro de Control, estará a cargo de operadores privados, en virtud de los contratos de concesión otorgados por el CONCEDENTE”.

a) Se solicita de manera respetuosa, que en lo referente a la adquisición y recarga de los medios de validación se cite de manera explícita el mecanismo de comercialización del medio de pago a que se compromete el sistema, en zonas y horarios, que garanticen la recarga especialmente en las horas pico, con énfasis en la madrugada, que no sean solo estaciones e intercambiadores, pues en gran parte de ello depende la accesibilidad del usuario. Por lo tanto, se

debe garantizar una red amplia en cobertura espacial y temporal para toda la ciudad.

b) Se solicita de manera respetuosa, que en lo referente al riesgo de los ingresos provenientes del sistema, que se encuentran descritos en el cuarto párrafo de la presente cláusula, se deje de manera explícita la obligación de cubrir dichos riesgos y a quien corresponde.

Aunque el Comité ya se pronunció en el sentido de que dará traslado de dicha inquietud a su equivalente en la Licitación del operador tecnológico, es fundamental para el éxito del sistema hacer desde ya y en el contrato del operador las debidas precisiones.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 24 de la presente circular.

51. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 09 del contrato:

“Para efectos del presente contrato cuando se haga referencia a SITRANSPORTE se entiende que éste representa al CONCEDENTE en el ejercicio de sus atribuciones por efectos del presente contrato, conforme a la ordenanza 601-MPA y sus normas modificatorias, ampliatorias o reglamentarias.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe el texto final de la cláusula en los siguientes términos: “Para efectos del presente contrato cuando se haga referencia a SITRANSPORTE se entiende que éste representa al CONCEDENTE en el ejercicio de sus atribuciones por efectos del presente contrato, conforme a la ordenanza 601-MPA y sus normas modificatorias, ampliatorias o reglamentarias.

Como representante del CONCEDENTE, SITRANSPORTE podrá dictar lineamientos, reglamentos y manuales; por lo que el CONCESIONARIO lo reconoce como tal y se obliga a acatarlos; siempre que estos se encuentren acordes con el diseño operacional del sistema y no vayan en contra de las premisas que rigen este tipo de sistemas: oportunidad, regularidad y seguridad, entre otros”.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar que el numeral observado ha sido modificado con circulares anteriores debido a esta misma observación, por lo que deberá ceñirse a lo absuelto y señalado en el contrato.

52. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

“La operación troncal, se someterá al régimen que establezca EL CONCEDENTE, el cual estará constituido por los manuales, reglamentos y otros documentos técnico-operacionales que se expidan para asegurar que la

operación regular de las rutas correspondientes a las once unidades de negocio se realice en condiciones de seguridad, fiabilidad y coordinación. EL CONCEDENTE, además, establecerá las condiciones para el inicio de los recorridos en las diversas rutas que conforman las unidades de negocio, las condiciones de la operación del sistema y los indicadores de desempeño”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la presente cláusula cuando se refiere a los indicadores de desempeño, que estos deberán estar claramente establecidos en el contrato, en cuanto es vital que las reglas estén perfectamente definidas a fin de garantizar en el futuro un desempeño operacional y contractual debidamente ejecutado.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas

53. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 17 numeral 1.2 del contrato:

“Que EL CONCESIONARIO cuenta con los mismos socios o accionistas, en las mismas proporciones que éstos mantenían como miembros del Adjudicatario, salvo disposición distinta expresamente establecida en el presente contrato”.

Este tipo de proyectos, dadas sus connotaciones de largo plazo no están exentos de eventualidades que en determinados momentos, afecte la estructura societaria de las empresas en ellos involucradas. Por ejemplo, impediría que ingresaran a un proponente ganador, empresas que no resultaran adjudicatarias de la Buena Pro y que en algún momento se necesitaran como aliados estratégicos o capitalistas.

Otro caso, podría presentarse cuando los propietarios actuales de las unidades quisieran aportar por acciones sus vehículos, ampliando sus participaciones accionarias. O simplemente, cuando un miembro de un consorcio se niegue a participar en la sociedad que se debe conformar, una vez obtenida la Buena Pro e independiente a las penalidades que estuviera sujeto.

Como se evidencia, son múltiples las situaciones que se pueden presentar en un sistema en el que interactúan tantos actores y en donde se pretende que la democratización de la propiedad sea ejemplo de empresarismo en el transporte.

Visto así, se solicita de manera respetuosa que, en dicha cláusula se Tengan más en cuenta términos de permanencia, sin que sea obligatorios los términos de proporcionalidad, a fin de hacer recomposiciones que se generen por las diversas situaciones que la dinámica de los negocios tiene implica.

ABSOLUCIÓN:

"Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante otras

circulares como son la N° 027-2013 - MPA-CE y la N°007-2015-MPA-CE no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las Circular antes mencionadas".

Cabe resaltar además que lo que se busca a través de la cláusula observada es no distorsionar el puntaje que pudiera haber obtenido un postor para ganar la buena pro, ya que para dicho fin cumplió una serie de requisitos exigidos que si después de otorgada resultan ser modificables se estaría desvirtuando el valor del puntaje de la licitación, pudiendo generarse en algún caso que un postor haya resultado perdedor a pesar de ofrecer el cumplimiento de requisitos mayores a los que el postor ganador finalmente aplicará en la ejecución del contrato, lo que desvirtuaría el puntaje obtenido en la licitación.

54. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 63 numeral del contrato:

"Corresponde a la Junta de operadores, establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional y lo estipulado por las presentes bases, que dan derecho a la utilización de vías y operación en el Sistema Integrado de Transporte y EL CONCEDENTE, y en el que lo adicione o modifique la ley"

Se solicita de manera respetuosa que, se considere que la Junta de Operadores deberá ajustarse a la tarifa técnica para definir la tarifa al usuario.

Además, cualquier tarifa diferente que quisiere establecer deberá ser aprobada por unanimidad de todos los operadores.

ABSOLUCIÓN:

"Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante la Circular 007-2015- MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante la Circular antes mencionada".

55. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 72 numeral 72.2.2 del contrato:

"Permitir diferir, el incremento en la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, de manera que se mantenga la estabilidad de la demanda del Sistema.

Se solicita de manera respetuosa que, se considere respecto a este numeral, la existencia de diferentes teorías que sustentan que el comportamiento de la demanda es inelástica, respecto a la tarifa.

ABSOLUCIÓN:

El principal soporte de la sostenibilidad del sistema de transporte es la tarifa técnica; la cual tiene mecanismos de actualización y la cláusula 72.2.2

corresponde a uno de los fines del fondo de reserva para contingencias ante variaciones de muy corto plazo en la tarifa técnica.

56. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 84 del contrato:

“Como remuneración por las obligaciones que impone el presente Contrato de Concesión al CONCESIONARIO, se le otorgará el derecho a una participación en los ingresos generados por la operación en el Sistema Integrado de Transporte, lo cual se instrumentará mediante el pago periódico de un valor que para los efectos del presente Contrato se denominará “participación”, el que se ha establecido conforme a las condiciones previstas en las bases y en el presente Contrato de Concesión, y que le será pagado con cargo y hasta la concurrencia de los recursos producidos por los viajes que constituyen pago del Sistema Integrado de Transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula los ingresos por su participación en la publicidad.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 32 de la presente circular.

57. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

c) “Riesgo de Demanda. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en la disminución en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema Integrado de Transporte (SIT) que incide en el número de kilómetros programados y recorridos frente a los que fueron estimados por EL CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la licitación pública convocada por la MPA”.

Si el contrato traslada el riesgo de demanda al CONCESIONARIO, el estado deberá por lo tanto asumir el riesgo generado por los efectos generados por una mala, incompleta o inexistente planeación de la movilidad que en todo caso involucre el control y erradicación de la informalidad representada en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, con otro tipo de vehículos como la motocicleta o con vehículos de otras modalidades de transporte público no autorizadas para competir con el sistema de transporte masivo.

Se solicita de manera respetuosa que se incluya una cláusula al respecto para que exista garantía al CONCESIONARIO frente a este tipo de situaciones que le son ajenas e incontrolables en cuanto le atañen al estado.

En algunos sistemas de transporte masivo uno de los mayores riesgos que

debe asumir el CONCESIONARIO, es el relacionado con la demanda.

Al grado tal, que puede determinar lo exitoso que puede llegar a ser un sistema de transporte. Para mitigar dicho riesgo, se debe prever en el contrato que si bien es cierto, en el plan de negocios se establece un cronograma de disposición de flota y la renovación de la misma. De igual manera de deben crear en el contrato los mecanismos que permitan ir ingresando la flota de manera paulatina, en la medida que se vayan cumpliendo las expectativas de demanda previstas para el sistema.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula, los mecanismos necesarios para implementar la entrada gradual de la flota, dependiendo del cumplimiento demanda esperada, de manera tal que permita lograr el equilibrio económico en la medida que se van realizando las inversiones.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 33 de la presente circular.

58. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

d) "Riesgo de Financiabilidad. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en que los organismos, instituciones financieras o proveedores le concedan o no, total o parcialmente, a EL CONCESIONARIO la financiación necesaria o adecuada para cumplir con las obligaciones de inversión que le impone el contrato de concesión".

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la parte final de esta cláusula el siguiente texto: "Esto siempre y cuando no se trate de temas relacionados con el propio sistema, su estabilidad o imagen, entrando a perjudicar las gestiones propias de crédito adelantadas por cada uno de los agentes".

Significa entonces que toda la labor alcanzada por el operador en cuanto a la consecución de recursos podría malograrse, si el sistema financiero y los proveedores observan con desconfianza y recelo las medidas que en algún momento pudiera tomar EL CONCEDENTE:

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 34 de la presente circular.

59. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

e) "Riesgo de Operación del Transporte. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en: 1) El eventual mayor o menor costo de la operación, derivados de la

variación de los precios de mano de obra, insumos, bienes, equipos, servicios o cualquier otro recurso para la operación y manteniendo de los bienes adscritos a la concesión, con relación a las proyecciones estimadas por EL CONCESIONARIO; 2) El incumplimiento de los parámetros de desempeño especificados; 3) La interrupción de la operación por actos u omisión del operador”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya donde corresponda como riesgo operacional de EL CONCEDENTE, como son los propios a la invasión de carriles exclusivos o infraestructura del sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 35 de la presente circular.

60. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.3.1 del contrato:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del Sistema en caso que se materialice el riesgo de infraestructura a cargo del CONCEDENTE. En la gran mayoría de los Sistemas de Transporte Masivos Licitados a nivel Latinoamericano este riesgo se ha materializado llevando a los operadores a estados de insolvencia que no han podido ser resueltos, dado que no existe un esquema claro en el contrato para compensar a los operadores en caso de materializarse este riesgo. Si se establece de antemano un esquema de compensación de este riesgo, tanto los operadores como el CONCEDENTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 36 de la presente circular.

61. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.2 del contrato:

Respetuosamente solicitamos incluir dentro de esta Cláusula, el esquema mediante el cual la Junta de Operadores respondería por un detrimento en los ingresos del Sistema por el no ajuste de la tarifa al usuario de acuerdo a la tarifa técnica del Sistema. Puede existir el caso en que un operador este de

acuerdo con ajustar la tarifa y la Junta decida no hacerlo, entonces ¿Cómo se compensaría a este operador que no estuvo de acuerdo, la decisión de la Junta?

Nuestra propuesta sería incluir en el reglamento de la Junta de Operadores que cualquier definición de la tarifa al usuario que no esté basada en la tarifa técnica del Sistema, debería ser tomada con unanimidad de votos. Ahora bien, en caso que EL CONCEDENTE o el CONCESIONARIO consideraran, que la tarifa al usuario calculada de acuerdo con la tarifa técnica no es socialmente viable, y proponga establecer una tarifa diferente, este debería asumir el riesgo del detrimento en los ingresos de los operadores que pueda generar esta tarifa al usuario.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 38 de la presente circular.

62. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 100 numeral 102.2 del contrato:

“Con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan que se SITRANSPORTE podrá modificar las causales y los montos de las penalidades que se han establecido en el presente Contrato de Concesión, así como también se podrá adicionar nuevas o suprimir algunas de las existentes.

Para modificar, crear o suprimir conductas o situaciones generadoras de penalidades, se escucharán previamente las recomendaciones de la Junta de Operadores en la cual serán escuchadas sus observaciones”.

Se solicita de manera respetuosa que, en esta cláusula se incluya la concertación con la Junta de Operadores. Y no que los criterios de esta última sean considerados como simples observaciones.

ABSOLUCIÓN:

En la cláusula 100 no cuenta con el numeral 102.2.

63. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 100 numeral 100.3 del contrato:

“De igual forma, con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan, que la decisión final de crear, modificar o suprimir penalidades será una facultad de EL CONCEDENTE, que el CONCESIONARIO le reconoce y atribuye a través del presente Contrato de Concesión, quien deberá comunicar por escrito a cada de los Concesionarios de Transporte la modificación, adición o supresión respectiva, decisiones que serán vinculantes y exigibles para las partes a partir del día siguiente calendario de recibida la comunicación, lo cual el CONCESIONARIO acepta expresamente”.

Se solicita de manera respetuosa que, esta cláusula sea fruto de concertación con la Junta de Operadores.

ABSOLUCIÓN:

En la cláusula 100 no cuenta con el numeral 100.3.

64. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 103 del contrato:

“PENALIDADES POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES”.

Se solicita de manera respetuosa que, la determinación del monto asociado con estas penalidades y todas las demás contenidas en este contrato sean fruto de la concertación con la Junta de Operadores.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar que el concedente es el ente encargado de ajustar las penalidades por ende no pueden ser concertadas y deben de ser disuasivas, como lo indica el MEF, dentro de sus observaciones planteadas al contrato.

65. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 111 numeral 111.4 del contrato:

“Por razones de interés público debidamente fundadas, EL CONCEDENTE tiene la facultad de resolver el Contrato de Concesión, mediante notificación previa y por escrito a EL CONCESIONARIO con una antelación no inferior a nueve (09) meses del plazo previsto para la terminación. En igual plazo deberá notificar tal decisión a sus Acreedores.

Durante estos nueve (9) meses EL CONCESIONARIO no se encontrará obligado a cumplir con aquellas obligaciones establecidas en el presente Contrato que impliquen la realización de inversiones adicionales, salvo las de mantenimiento programado y de emergencia”.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe del texto de la presente cláusula, en el que se establezca el mecanismo que permitan determinar la cuantía correspondiente a la indemnización a favor del CONCESIONARIO.

ABSOLUCIÓN:

Dentro de la cláusula 111, numeral 111.4 no se aborda el tema propuesto por el postor, sin embargo debe considerar la absolución a la consulta N° 40 del presente documento que señala: “Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas hasta la fecha, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE, y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el

Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionada, debiendo considerar además que el contrato establece mediante el numeral 112.8 y 115 la posibilidad de la terminación anticipada del contrato por mutuo acuerdo, así como su compensación”.

66. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 116 del contrato:

En sus últimos tres párrafos establece: “En cualquier caso de pago directo al CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, EL CONCEDENTE tendrá un plazo de doce (12) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un año adicional para el pago del saldo remanente sin intereses.

Cuando surja la obligación de pago a cargo del CONCESIONARIO y a favor de EL CONCEDENTE en virtud de la terminación anticipada del Contrato, el CONCESIONARIO pagará esta obligación con los saldos disponibles en el fideicomiso que administra centralizadamente los recursos del Sistema.

Si los valores de los cuales es titular EL CONCEDENTE y que no se encuentren depositados en el fideicomiso no son suficientes, el CONCESIONARIO, tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un (1) año adicional para el pago del saldo remanente”.

Se solicita de manera respetuosa que, garantice la equidad en la presente cláusula, ya que si el que está obligado a pagar es el CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE acudirá a los saldos disponibles en el fideicomiso para cubrir la totalidad o parte de la deuda. Pero si el que está obligado es EL CONCEDENTE, el CONCESIONARIO no puede utilizar la misma figura. Se solicita redactar en igualdad de condiciones el párrafo pertinente.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante la Circular N° 027-2013 - MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante la Circular antes mencionada.

➤ RESPECTO AL CONTRATO DE RUTAS COMPLEMENTARIAS

67. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 01 numeral 1.2. del contrato:

“El Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT) operará con buses y minibuses cuya gestión estará a cargo de empresas con personería jurídica, siendo su operación controlada a través de un Centro de Control operacional el que establecerá los requerimientos de flota por

Ruta en cada Unidad de Negocio tomando en consideración la demanda en horas pico y horas valle y programará las frecuencias y velocidades de circulación para atender la correcta operación de las rutas así como para atender imprevistos, contingencias y necesidad de viajes en zonas con un alto volumen vehicular.

Contará, además, con estaciones y terminales en los que los pasajeros, adicionalmente adquirirán o recargarán los medios de validación de acceso al Servicio. Cabe señalar que este sistema contará con una operación controlada por el CONCEDENTE.

Los ingresos provenientes del El Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT), serán recaudados y transferidos a un fideicomiso que distribuirá la contraprestación correspondiente de cada operador de las Unidades de Gestión del Sistema, de acuerdo con lo dispuesto en los respectivos Contratos de Concesión. Desde su transferencia a la unidad de recaudo, los fondos adquieren la condición de privados y se transfiere el riesgo sobre los mismos.

La operación de las distintas Unidades de Gestión que conforman el Sistema, excepto la del Centro de Control, estará a cargo de operadores privados, en virtud de los contratos de concesión otorgados por el CONCEDENTE”.

- a) Se solicita de manera respetuosa, que en lo referente a la adquisición y recarga de los medios de validación se cite de manera explícita el mecanismo de comercialización del medio de pago a que se compromete el sistema, en La cobertura temporal y espacial que garantice a la municipalidad de Arequipa que contará en oportunidad y eficacia con el suministro de pasajes, que garanticen la recarga especialmente en las horas pico, con énfasis en la madrugada, que no sean solo en estaciones e intercambiadores, pues en gran parte de ello depende la accesibilidad del usuario y por lo tanto el éxito o el fracaso del sistema.
- b) Se solicita de manera respetuosa, que en lo referente al riesgo de los ingresos provenientes del sistema, que se encuentran descritos en el tercer párrafo de la presente cláusula, se deje de manera explícita la obligación de cubrir dicho riesgo y a quien corresponde.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 24 de la presente circular.

68. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

“La operación de rutas complementarias, se someterá al régimen que establezca EL CONCEDENTE, el cual estará constituido por los manuales, reglamentos y otros documentos técnico-operacionales que se expidan para asegurar que la operación regular de las rutas correspondientes a las once unidades de negocio se realice en condiciones de seguridad, fiabilidad y coordinación. EL CONCEDENTE, además, establecerá las condiciones para el inicio de los recorridos en las diversas rutas que conforman las unidades de negocio, las condiciones de la operación del sistema y los indicadores de desempeño”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la presente cláusula cuando se refiere a los indicadores de desempeño, que estos deberán estar claramente establecidos en el contrato, en cuanto es vital que las reglas estén perfectamente definidas a fin de garantizar en el futuro un desempeño operacional y contractual debidamente ejecutado.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas

69. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 17 numeral 1.2 del contrato:

“Que EL CONCESIONARIO cuenta con los mismos socios o accionistas, en las mismas proporciones que éstos mantenían como miembros del Adjudicatario, salvo disposición distinta expresamente establecida en el presente contrato”.

Este tipo de proyectos, dadas sus connotaciones de largo plazo no están exentos de eventualidades que en determinados momentos, afecte la estructura societaria de las empresas en ellos involucradas. Por ejemplo, impediría que ingresaran a un proponente ganador, empresas que no resultaran adjudicatarias de la Buena Pro y que en algún momento se necesitaran como aliados estratégicos o capitalistas. Otro caso, podría presentarse cuando los propietarios actuales de las unidades quisieran aportar por acciones sus vehículos, ampliando sus participaciones accionarias. O simplemente, cuando un miembro de un consorcio se niegue a participar en la sociedad que se debe conformar, una vez obtenida la Buena Pro e independiente a las penalidades que estuviera sujeto.

Como se evidencia, son múltiples las situaciones que se pueden presentar en un sistema en el que interactúan tantos actores y en donde se pretende que la

democratización de la propiedad sea ejemplo de empresarismo en el transporte.

Visto así, se solicita de manera respetuosa que, en dicha cláusula se tengan más en cuenta términos de permanencia, sin que sea obligatorios los términos de proporcionalidad, a fin de hacer recomposiciones que se generen por las diversas situaciones que la dinámica de los negocios tiene implica.

ABSOLUCIÓN:

"Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante otras circulares como son la N° 027-2013 - MPA-CE y la N°007-2015-MPA-CE no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse lo absuelto mediante las Circular antes mencionada".

Cabe resaltar además que lo que se busca a través de la cláusula observada es no distorsionar el puntaje que pudiera haber obtenido un postor para ganar la buena pro, ya que para dicho fin cumplió una serie de requisitos exigidos que si después de otorgada resultan ser modificables se estaría desvirtuando el valor del puntaje de la licitación, pudiendo generarse en algún caso que un postor haya resultado perdedor a pesar de ofrecer el cumplimiento de requisitos mayores a los que el postor ganador finalmente aplicará en la ejecución del contrato, lo que desvirtuaría el puntaje obtenido en la licitación.

70. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.11 del contrato:

“Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 4% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte (los que serán distribuidos considerando que corresponderá a SITRANSPORTE el 3% por concepto de ejecución contractual y el 1% que corresponde al derecho por la concesión).

Así como el 100% de los ingresos generados por negocios colaterales, los provenientes de las penalidades y sanciones impartidas y el 100% de la publicidad que se realice en las terminales, paraderos y estaciones del sistema.”.

Se solicita de manera respetuosa describir de manera más específica que entiende por negocios colaterales EL CONCEDENTE.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 27 de la presente circular.

71. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.13 del contrato:

Dado que EL CONCEDENTE puede adicionar o eliminar elementos a la tipología de los vehículos, los cuales pueden generar requerimientos de inversión no estimados por los operadores, debería existir una fórmula de compensación o de restitución de la inversión realizada por el operador en caso que EL CONCEDENTE adicione nuevos elementos en la tipología.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 28 de la presente circular.

72. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 36 del contrato:

“Será requisito indispensable para la autorización de la vinculación de cada autobús, que el CONCESIONARIO deje sin efecto los permisos SISTRAN de tantas unidades como flota equivalente haya presentado por cada unidad nueva en su propuesta a la licitación pública que dio origen al presente contrato. Lo cual deberá acreditarse de manera oficial y concreta mediante certificación de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Arequipa.

El cumplimiento de la obligación de hacer efectiva la eliminación de la oferta, en los términos previstos en la presente cláusula deberá acreditarse ante EL CONCEDENTE; salvo que dichas unidades se encuentren operando dentro del Sistema Integrado de Transporte.”.

La cláusula no es lo suficientemente clara y parece dejar en manos del CONCESIONARIO la chatarrización de la flota, algo totalmente diferente a lo previsto en el presente contrato.

Se solicita de manera respetuosa que, en la cláusula se haga la debida claridad al respecto, teniendo en cuenta el mecanismo de chatarrización no previsto en el presente contrato, como una responsabilidad del operador.

ABSOLUCIÓN:

El contrato no obliga a los propietarios de las unidades vehiculares a retirarse a que se realice un proceso de chatarrización, pero es necesario que se comprometa a retirarlos de operación en las rutas establecidas para la operación del SIT.

73. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.3 del contrato:

“Dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de la orden de aumento del número de autobuses, el CONCESIONARIO debe presentar a EL CONCEDENTE certificado del correspondiente pedido en firme al proveedor; si el CONCESIONARIO no lo presenta dentro de tal término, EL CONCEDENTE podrá solicitar a otro CONCESIONARIO el incremento del número de autobuses, caso en el cual cesa la obligación para el CONCESIONARIO; esto sin perjuicio de la posibilidad de EL CONCEDENTE de solicitar la imposición de las sanciones pertinentes. Cada autobús que se incorpore posteriormente deberá contar con el Certificado de Operación expedido por EL CONCEDENTE y con los demás documentos exigidos por las autoridades competentes”.

Tal y como sucede con el numeral 38.1 del presente contrato, las inversiones requeridas para cubrir el incremento de la flota, impactan necesariamente en la rentabilidad de la operación del CONCESIONARIO.

Se solicita de manera respetuosa que, las decisiones que impliquen nuevas inversiones, sean concertadas por las partes a fin de garantizar el equilibrio contractual.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 30 de la presente circular.

74. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 63 del contrato:

“Corresponde a la Junta de operadores, establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional y lo estipulado por las presentes bases, que dan derecho a la utilización de vías y operación en el Sistema Integrado de Transporte y EL CONCEDENTE, y en el que lo adicione o modifique la ley”

Se solicita de manera respetuosa que, se determinara la forma de cómo se establece la Tarifa al Usuario en la Junta de Operadores y que la Junta de Operadores deberá ajustarse a la tarifa técnica para definir la tarifa al usuario. Además, cualquier tarifa diferente que quisiera establecer deberá ser aprobada por unanimidad de todos los operadores.

ABSOLUCIÓN:

"Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante la

Circular 007-2015- MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante la Circular antes mencionada".

75. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 68 del contrato:

En su último párrafo establece: ***“El CONCESIONARIO otorga a EL CONCEDENTE través del presente Contrato, mandato irrevocable en beneficio del Sistema Integrado de Transporte, para que establezca las condiciones, calidades y términos de constitución de la Fiducia de administración del Sistema, y en el caso en que así lo considere conveniente, impulsar, dirigir, orientar y estructurar, directa o indirectamente, el proceso que derive en la selección del administrador único de los recursos del Sistema Integrado de Transporte”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se deje de manera explícita en esta cláusula la obligación de publicar el proyecto de contrato con el fideicomiso, para ser observado y consultado.

ABSOLUCIÓN:

El postor en las diferentes etapas de consultas ha tenido a su disposición el proyecto de contrato de fiducia abierto para las consultas que considere convenientes.

76. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 84 del contrato:

“Como remuneración por las obligaciones que impone el presente Contrato de Concesión al CONCESIONARIO, se le otorgará el derecho a una participación en los ingresos generados por la operación en el Sistema Integrado de Transporte, lo cual se instrumentará mediante el pago periódico de un valor que para los efectos del presente Contrato se denominará “participación”, el que se ha establecido conforme a las condiciones previstas en las bases y en el presente Contrato de Concesión, y que le será pagado con cargo y hasta la concurrencia de los recursos producidos por los viajes que constituyen pago del Sistema Integrado de Transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula los ingresos por su participación en la publicidad.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 32 de la presente circular.

77. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

c) “Riesgo de Demanda. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en la disminución en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema Integrado de Transporte (SIT) que incide en el número de kilómetros programados y recorridos frente a los que fueron estimados por EL CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la licitación pública convocada por la MPA”.

Si el contrato traslada el riesgo de demanda al CONCESIONARIO, el estado deberá por lo tanto asumir el riesgo por los efectos generados por una mala, incompleta o inexistente planeación de la movilidad que en todo caso involucre el control y erradicación de la informalidad representada en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, con otro tipo de vehículos como la motocicleta o con vehículos de otras modalidades de transporte público no autorizadas para competir con el sistema de transporte masivo.

Se solicita de manera respetuosa que se incluya una cláusula al respecto para que exista garantía al CONCESIONARIO frente a este tipo de situaciones que le son ajenas e incontrolables en cuanto le atañen al estado.

En algunos sistemas de transporte masivo uno de los mayores riesgos que debe asumir el CONCESIONARIO, es el relacionado con la demanda. Al grado tal, que puede determinar lo exitoso que puede llegar a ser un sistema de transporte. Para mitigar dicho riesgo, se debe prever en el contrato que si bien es cierto, en el plan de negocios se establece un cronograma de disposición de flota y la renovación de la misma. De igual manera de deben crear en el contrato los mecanismos que permitan ir ingresando la flota de manera paulatina, en la medida que se vayan cumpliendo las expectativas de demanda previstas para el sistema.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula, los mecanismos necesarios para implementar la entrada gradual de la flota, dependiendo del cumplimiento demanda esperada, de manera tal que permita lograr el equilibrio económico en la medida que se van realizando las inversiones.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 33 de la presente circular.

78. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

d) “Riesgo de Financiabilidad. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en que los organismos, instituciones financieras o proveedores le concedan o no, total o parcialmente, a EL CONCESIONARIO la financiación necesaria o adecuada para cumplir con las obligaciones de inversión que le impone el contrato de concesión”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la parte final de esta cláusula el siguiente texto: ***“Esto siempre y cuando no se trate de temas relacionados con el propio sistema, su estabilidad o imagen, entrando a perjudicar las gestiones propias de crédito adelantadas por cada uno de los agentes”.***

Significa entonces que toda la labor alcanzada por el operador en cuanto a la consecución de recursos podría malograrse, si el sistema financiero y los proveedores observan con desconfianza y recelo las medidas que en algún momento pudiera tomar EL CONCEDENTE:

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 34 de la presente circular.

79. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

e) “Riesgo de Operación del Transporte. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en: 1) El eventual mayor o menor costo de la operación, derivados de la variación de los precios de mano de obra, insumos, bienes, equipos, servicios o cualquier otro recurso para la operación y manteniendo de los bienes adscritos a la concesión, con relación a las proyecciones estimadas por EL CONCESIONARIO; 2) El incumplimiento de los parámetros de desempeño especificados; 3) La interrupción de la operación por actos u omisión del operador”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya donde corresponda como riesgo operacional de EL CONCEDENTE, como son los propios a la invasión de carriles exclusivos o infraestructura del sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 35 de la presente circular.

80. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.3.1 del contrato:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del Sistema en caso que se materialice el riesgo de infraestructura a cargo del CONCEDENTE. En la gran mayoría de los Sistemas de Transporte Masivos Licitados a nivel Latinoamericano este riesgo se ha materializado llevando a los operadores a estados de insolvencia que no han podido ser resueltos, dado que no existe un esquema claro en el contrato para compensar a los operadores en caso de materializarse este riesgo. Si se establece de antemano un esquema de compensación de este riesgo, tanto los operadores como el CONCEDENTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 36 de la presente circular.

81. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.1 del contrato:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del Sistema en caso que se materialice el riesgo de implantación del Sistema a cargo del EL CONCEDENTE. En la gran mayoría de los Sistemas de Transporte Masivos Licitados a nivel Latinoamericano este riesgo se ha materializado llevando a los operadores a estados de insolvencia que no han podido ser resueltos, dado que no existe un esquema claro en el contrato para compensar a los operadores en caso de materializarse este riesgo. Si se establece de antemano un esquema de compensación de este riesgo, tanto los operadores como CONCEDENTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 37 de la presente circular.

82. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.2 del contrato:

Respetuosamente solicitamos incluir dentro de esta Cláusula, el esquema mediante el cual la Junta de Operadores respondería por un detrimento en los ingresos del Sistema por el no ajuste de la tarifa al usuario de acuerdo a la tarifa técnica del Sistema. Puede existir el caso en que un operador este de acuerdo con ajustar la tarifa y la Junta decida no hacerlo, entonces ¿Cómo se compensaría a este operador que no estuvo de acuerdo, la decisión de la Junta?

Nuestra propuesta sería incluir en el reglamento de la Junta de Operadores que cualquier definición de la tarifa al usuario que no esté basada en la tarifa técnica del Sistema, debería ser tomada con unanimidad de votos. Ahora bien, en caso que EL CONCEDENTE considere, que la tarifa al usuario calculada de acuerdo con la tarifa técnica no es socialmente viable, y proponga establecer una tarifa diferente, este debería asumir el riesgo del detrimento en los ingresos de los operadores que pueda generar esta tarifa al usuario.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 38 de la presente circular.

83. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 111 numeral 111.4 del contrato:

“Por razones de interés público debidamente fundadas, EL CONCEDENTE tiene la facultad de resolver el Contrato de Concesión, mediante notificación previa y por escrito a EL CONCESIONARIO con una antelación no inferior a nueve (09) meses del plazo previsto para la terminación. En igual plazo deberá notificar tal decisión a sus Acreedores.

Durante estos nueve (9) meses EL CONCESIONARIO no se encontrará obligado a cumplir con aquellas obligaciones establecidas en el presente Contrato que impliquen la realización de inversiones adicionales, salvo las de mantenimiento programado y de emergencia”.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe del texto de la presente cláusula, en el que se establezca el mecanismo que permitan determinar la cuantía correspondiente a la indemnización a favor del CONCESIONARIO.

ABSOLUCIÓN:

Dentro de la cláusula 111, numeral 111.4 no se aborda el tema propuesto por el postor, sin embargo debe considerar la absolución a la consulta N° 40 del presente documento que señala: “Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas hasta la fecha, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE, y N°

007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionada, debiendo considerar además que el contrato establece mediante el numeral 112.8 y 115 la posibilidad de la terminación anticipada del contrato por mutuo acuerdo, así como su compensación”.

84. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 115 del contrato:

En sus últimos tres párrafos establece: ***“En cualquier caso de pago directo al CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, EL CONCEDENTE tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un año adicional para el pago del saldo remanente sin intereses.***

Cuando surja la obligación de pago a cargo del CONCESIONARIO y a favor de EL CONCEDENTE en virtud de la terminación anticipada del Contrato, el CONCESIONARIO pagará esta obligación con los saldos disponibles en el fideicomiso que administra centralizadamente los recursos del Sistema.

Si los valores de los cuales es titular EL CONCEDENTE y que no se encuentren depositados en el fideicomiso no son suficientes, el CONCESIONARIO, tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un (1) año adicional para el pago del saldo remanente”.

Se solicita de manera respetuosa que, garantice la equidad en la presente cláusula, ya que si el que está obligado a pagar es el CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE acudirá a los saldos disponibles en el fideicomiso para cubrir la totalidad o parte de la deuda. Pero si el que está obligado es EL CONCEDENTE, el CONCESIONARIO no puede utilizar la misma figura. Se solicita redactar en igualdad de condiciones el párrafo pertinente.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante la Circular N° 027-2013 - MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante la Circular antes mencionada.

85. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 122 del contrato:

“Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, EL CONCEDENTE o el concesionario del componente tecnológico según corresponda evaluarán su correcta funcionalidad y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. Se entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato.

El reporte indicará el estado de todos y cada uno de los bienes, y las acciones pertinentes para garantizar que todo esté acorde a los términos establecidos en el presente Contrato de Concesión. Será obligación del CONCESIONARIO llevar a cabo las acciones recomendadas, para entregar todos los bienes y equipos en buen estado físico, apariencia y condiciones técnicas que garanticen su adecuada funcionalidad, para lo cual contará con los últimos dos (2) meses de vigencia del Contrato”.

Se solicita de manera respetuosa que, se considere en la presenta cláusula el desgaste natural de los bienes, provocados por el uso y el tiempo.

ABSOLUCIÓN:

Se acoge la observación planteada por el postor debiendo considerarse la cláusula 122 como sigue:

“CLÁUSULA 122 PROCEDIMIENTO PARA LA RESTITUCIÓN

Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, EL CONCEDENTE o el concesionario del componente tecnológico según corresponda evaluarán su correcta funcionalidad, debiendo considerar el desgaste natural de los mismos y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. Se entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato.

El reporte indicará el estado de todos y cada uno de los bienes, y las acciones pertinentes para garantizar que todo esté acorde a los términos establecidos en el presente Contrato de Concesión. Será obligación del CONCESIONARIO llevar a cabo las acciones recomendadas, para entregar todos los bienes y equipos en buen estado físico, apariencia y condiciones técnicas que garanticen su adecuada funcionalidad, para lo cual contará con los últimos dos (2) meses de vigencia del Contrato”.

86. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.49 del contrato:

“Riesgo de Implantación del Sistema: Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por el CONCESIONARIO, puedan tener factores internos o externos al Sistema Integrado de Transporte, que dificulten,

retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en el texto de esta definición que este riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma norma.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar que la definición 1.49 del Anexo 1, no corresponde al “Riesgo de Implantación del Sistema”

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además lo establecido en el numeral 90.4 del contrato de concesión.

87. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.52 del contrato:

“Riesgo de Implantación del Sistema: Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por el CONCESIONARIO, puedan tener factores internos o externos al Sistema Integrado de Transporte, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en el texto de esta definición que este riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma norma.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además lo establecido en el numeral 90.4 del contrato de concesión.

88. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.53 del contrato:

“Riesgo de infraestructura: Es la contingencia que afecte la disponibilidad de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte, para fines de la prestación del servicio de transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en el texto de esta definición que este riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma norma.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además lo establecido en el numeral 90.3 del contrato de concesión.

89. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al título III del contrato complementario de los derechos y obligaciones del concedente y concesionario.

Dice en el punto:

19.4 Utilizar la infraestructura de vías, paraderos y patios que conforman la unidad de negocio y las rutas concesionadas en el Sistema Integrado de Transporte (SIT), de conformidad con los lineamientos previstos para el efecto por EL CONCEDENTE.

Se solicita se excluyan los patios que conforman la unidad de negocio ya que son un bien propio o en alquiler cuyo valor será asumido en su totalidad por el concesionario.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar lo detallado en la cláusula 123 del contrato que señala que de existir el uso compartidos de los patios o talleres del concesionario este uso estará sujeto al acuerdo previo de las partes y a cambio de una contraprestación conforme al acuerdo que tomen las partes.

90. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al: **TITULO IV DE LOS PATIOS Y TALLERES**

Dice:

CLÁUSULA 28: USO NO EXCLUSIVO

El CONCESIONARIO acepta a solicitud de EL CONCEDENTE la posibilidad de que otro CONCESIONARIO pueda también hacer uso con su flota, del Patio de Operación y Mantenimiento, para actividades de mantenimiento preventivo, quedando la prestación de otros servicios a libertad de negociación entre los CONCESIONARIOS, lo cual no implica el incumplimiento contractual de cada concesionario.

Se solicita eliminar dicha cláusula ya que los patios son sumidos todos los costos de los mismos por los concesionarios ganadores de cada cuenta y deberían ser de uso exclusivo de cada uno de los negocios.

ABSOLUCIÓN:

Si bien es cierto los Patios, al igual que los buses, son bienes de propiedad privada, estos **están al servicio del Sistema**. Por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

91. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la **CLÁUSULA 39: PROPIEDAD DE LA FLOTA Y MECANISMOS DE FINANCIACIÓN.**

Se solicita se incluya la forma de alquiler de unidades, ya que la prestación del buen servicio dependerá de la forma de administración y mantenimiento de los mismos y en caso de incumplimiento por parte del concesionario existen penalidades que garantizan la optimización del servicio, así como también las cartas fianzas que pueden ser ejecutadas por parte del concedente en cualquier momento, por otro lado en nuestra localidad la mayoría de empresas están constituidas por socios que cuentan con unidades propias que la ponen al servicio de transporte a través de la mismas, y que se ajusta a la ordenanza 640 del MPA.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar lo señalado en el artículo 26 del D.S. 017-2009-MTC que rige las disposiciones técnicas y legales que de cumplir el transportista.

“Artículo 26.- Titularidad de los vehículos

26.1 Los vehículos destinados al servicio de transporte de personas y/o mercancías, público o privado, podrán ser de propiedad del transportista, contratados bajo la modalidad de arrendamiento financiero u operativo, de una entidad supervisada por la SBS y/o CONASEV sea que hayan sido entregados en fideicomiso o que se encuentren sometidos a cualquier otra modalidad permitida por la normatividad del sistema financiero y/o del mercado de valores”.

92. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al título **IX DE LAS GARANTÍAS, RIESGOS Y SEGUROS**

CLÁUSULA 93 CLASES DE PÓLIZAS DE SEGUROS

Se solicita se exija sólo el AFOCAT o SOAT como lo estipula el D.S. 017, del MTC, ya que los demás bienes son de responsabilidad y financiamiento exclusivo de los concesionarios y si se produjera algún siniestro el mismo sería sólo de perjuicio al concesionario, además los seguros representan aproximadamente \$ 700,000.00 dólares americanos que elevan los costos operativos y que se tendrían que ver reflejados en los pagos por parte del usuario.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar que los buses serán parte del sistema y que se requiere que estos estén protegidos de forma permanente y acorde a la calidad del servicio que se requiere brindar, ya que también pueden ocasionarse perjuicios a terceros.

93. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a: **CLÁUSULA 101 MULTAS O PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL.**

Colocar aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo cuando estos no hayan sido autorizados por el CONCEDENTE; incluyendo luces decorativas.

Se solicita la eliminación del mismo porque colocar una banderita de Arequipa en honor a nuestra hermosa ciudad incurriría en dicha penalidad.

ABSOLUCIÓN:

Los aditamentos pueden ser autorizados previamente por EL CONCEDENTE a solicitud de EL CONCESIONARIO.

94. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a: **CLÁUSULA 101 MULTAS O PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL.**

Incumplimiento del horario asignado con una diferencia mayor a un minuto. (Controlado en el paradero Inicial y llegada al terminal).

Se solicita eliminar dicha penalidad porque el incumplimiento del horario asignado no sólo depende del concesionario sino del tráfico que es un problema álgido en Arequipa.

ABSOLUCIÓN:

El horario de salida del paradero inicial no depende del tráfico, sino de cumplir

la programación.

95. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a: **CLÁUSULA 101 MULTAS O PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL.**

Alterar el recorrido de un servicio sin previa autorización o instrucción de EL CONCEDENTE.

Se solicita la eliminación de dicha penalidad, puesto que en nuestra ciudad son desviados todos los vehículos de transporte debido a manifestaciones u otras circunstancias ajenas al servicio y que se presentan de manera inopinada, lo que impide autorizaciones correspondientes.

ABSOLUCIÓN:

Tienen comunicación directa en tiempo real con el centro de control por el cual informaran sobre las alteraciones de recorrido para su debida autorización, debiendo cumplir con los protocolos.

96. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

(Del contrato de Concesión) Clausula 2, Ítem 2.5 dice: “La garantía de fiel cumplimiento del Contrato y la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, debidamente constituidas. “ Debe decir: Carta Fianza de fiel cumplimiento del Contrato y la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, debidamente constituidas.

ABSOLUCIÓN:

Se considera la observación del postor, procediendo a modificar el numeral 2.5 en los contratos de concesión de rutas tanto para las rutas complementarias como para las rutas troncales, debiendo leerse como sigue:

2.5 La Carta Fianza de fiel cumplimiento del Contrato y la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, debidamente constituidas.

97. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Figura en el contrato la Cláusula 10, como eliminada así como otras, sin embargo en el contrato anterior de mayo del 2005 no existía dicha cláusula. Revisar y eliminar estas cláusulas.

ABSOLUCIÓN:

Las clausulas eliminadas se dejan con la precisión de haber sido eliminadas a fin de que exista coherencia entre el primer proyecto de contrato de concesión publicado y el contrato final que se firmará.

98. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a lo señalado en los ítems:

12.3 EL CONCESIONARIO deberá realizar una prueba en vacío de las unidades vehiculares que incorporará al sistema por un periodo no menor a 5 días.

12.4 EL CONCESIONARIO deberá realizar una prueba de marcha blanca por un periodo no menor a siete días calendario; prueba que será realizada de manera coordinada con los operadores de las rutas troncales y bajo la dirección de EL CONCESIONARIO.

Se contempla un periodo no menor a 5 días como prueba en vacío y no menos de 7 días de marcha blanca a costo de las empresas ganadoras, lo cual genera un costo importante que afecta la rentabilidad del operador desde el inicio. Sin embargo, lo que se requiere es el ingreso de fondos para financiar sus operaciones y recupero de gastos realizados en la licitación, así como pago de responsabilidades ante entidades financieras que facilitaron los créditos y cartas fianza. En este sentido, al no existir un subsidio como ocurrió en la ciudad de Lima para este fin no puede solicitarse una prueba en vacío y marcha blanca durante el tiempo estimado. Se considera que debe mantenerse el cobro de pasajes en esta etapa o en su defecto coordinar estas pruebas en coordinación con los operadores ganadores.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a eliminar el numeral 12.3 del contrato de las complementarias.

Se procede a modificar el numeral 12.2 del contrato troncal quedando como sigue:

12.2. Durante este periodo el CONCESIONARIO por su cuenta y riesgo deberá realizar las pruebas de marcha blanca por un periodo no menor a siete días calendario, debiendo ser financiada con tarifas que cubran los costos de combustible y personal, pruebas que serán realizadas de manera coordinada con los operadores de las rutas complementarias y bajo la dirección de EL CONCEDENTE.

Se procede a modificar el numeral 12.3 del contrato troncal quedando como sigue:

12.3. Para la realización de las pruebas antes mencionadas el CONCESIONARIO deberá comunicar con una anticipación no menor a 15 días a EL CONCEDENTE a fin de que este pueda ejercer su facultad de fiscalización y control sobre las mismas; pudiendo realizar las observaciones necesarias y solicitar la ampliación de los plazos para la ejecución de las pruebas (marcha blanca) de considerarlo necesario para el buen funcionamiento del sistema. De la misma forma EL

CONCESIONARIO deberá entregar a EL CONCEDENTE un informe de los resultados de las pruebas realizadas.

99. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a lo señalado en el siguiente ítem

12.11 El CONCESIONARIO por su cuenta y riesgo en esta etapa se obliga a realizar y ejecutar un plan de difusión de la operación del Sistema Integrado de Transporte en las rutas que conforman la Unidad de Negocio que se les entregan en concesión.

El aspecto de difusión de la operación del Sistema Integrado de Transporte por las características que contempla y siendo un sistema promovido por la Municipalidad Provincial de Arequipa, ésta debe correr con los costos de la misma o en su defecto, realizar una difusión con costos compartidos al 50% cada entidad.

ABSOLUCIÓN:

El plan de difusión de operación del SIT dentro de cada Unidad de Negocio esta adecuado a cada realidad de su área de influencia, por lo que cada concesionario deberá diseñarlo y ejecutarlo, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

100. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Existen dos clausulas en páginas diferentes que hacen mención al mismo aspecto

11.3 Tercera Etapa: Etapa de Reversión y Restitución (página 8)

Es la etapa mediante la cual el CONCESIONARIO procede a la devolución de los bienes que fueron instalados por el concesionario del Componente Tecnológico en la infraestructura de su propiedad y sus unidades vehiculares; así como cualquier bien o servicio que sea brindado por el CONCEDENTE a su favor y para el ejercicio del objeto materia de esta concesión; la devolución de los mismos comprende las mejoras realizadas en los mismos.

Esta etapa se inicia a partir del día siguiente de concluido el plazo de concesión y concluye con la firma del acta respectiva⁸.

CLAUSULA 14: ETAPA DE REVERSIÓN Y RESTITUCIÓN (página 10)

14.1 Se considerará iniciada la Etapa de Reversión y Restitución, el día siguiente de la fecha de vencimiento de la Etapa de Operación Efectiva, surgiendo de manera inmediata la obligación de hacer entrega de los bienes incluidos en el inventario de bienes reversibles al concesionario del componente tecnológico y al CONCEDENTE. Para el efecto, se levantará un acta en la que se deja constancia de la reversión y restitución de los bienes mencionados.

14.6 Estarán a cargo del CONCESIONARIO la totalidad de los gastos,

impuestos o en general cargas y costos que el proceso de restitución implique.

Se debe considerar un acta de entrega de equipos y estado a fin de que al término de la concesión sean devueltos los equipos en las mismas condiciones en que se entregaron al concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Ambas clausulas son complementarias ya que en una se definen las etapas del proceso de concesión, mientras que en la otra se establece el desarrollo de la etapa de reversión, complementándose de esta forma.

101 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Existe error en la numeración de los ítems señalados en la página No.9, ya que los ítems corresponden a la Cláusula No.13 y después del ítem 13.3 se indica 14 y 14.1

CLAUSULA 13 ETAPA DE INICIO DE LA OPERACIÓN EFECTIVA

- 13.3 EL CONCEDENTE determina y comunica por escrito la fecha de inicio de la operación efectiva a EL CONCESIONARIO con un máximo de diez meses contados a partir de la fecha de firma del contrato; fecha que no debe exceder los veinticuatro meses de realizada la comunicación.¹⁵
- 14 EL CONCESIONARIO del componente tecnológico se obliga a poner a disposición de EL CONCEDENTE los nuevos itinerarios para dar inicio a la operación efectiva de las rutas de transporte, los cuales deberán ser elaborados previa opinión no vinculante de los CONCESIONARIOS de las unidades de negocio, los cuales serán aprobados por EL CONCEDENTE considerando que estos deben ser flexibles en función a aspectos geográficos y de demanda.¹⁶
- 14.1 EL CONCEDENTE en coordinación con la junta de operadores, podrá proponer planes operacionales para situaciones críticas de demanda insatisfecha, pudiendo racionalizar el itinerario de las rutas complementarias dentro de su recorrido original, tornándolo más directo ó con menor tiempo de viaje a fin de

ABSOLUCIÓN:

Se considera la observación del postor y se procede a corregir la numeración.

102 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a lo señalado en el siguiente ítem

17.8 Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por un monto equivalente a diez(10) UITs hasta el día de inicio de la operación efectiva, la cual se renovara por una correspondiente hasta por el monto de ciento ochenta (180) UITs hasta por un (1) año posterior contados al término del plazo de vigencia de la Concesión y emitida por una Empresa Bancaria Nacional sujeta a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones o por un Banco extranjero de Primera Categoría considerado en la lista actualizada de bancos extranjeros de primera categoría que publica periódicamente el Banco Central de Reserva del Perú y confirmada por una Empresa Bancaria nacional. En caso de que no se proceda a renovar la carta fianza en los plazos establecidos EL CONCEDENTE podrá

previo apercebimiento de 10 días calendarios proceder a la resolución del contrato por incumplimiento del mismo.

Sobre qué aspectos se ha evaluado el monto de 180 UITs señalados en el ítem 17.8, ya que la emisión de cartas fianza de cualquier género por entidades bancarias se realiza previo depósito en efectivo del 100% del monto solicitado, lo cual implica a un valor de 3950 soles la UIT la suma de 711 000 soles, quedando esta inmovilizada en una cuenta durante el tiempo de vigencia de la carta fianza, cifra que puede ser destinada a la adquisición de unidades vehiculares.

Se considera se debe constituir una garantía mobiliaria sobre los vehículos a ser adquiridos por el plazo de la concesión y a ser levantada únicamente a la culminación de la operación y revaluación anual de acuerdo a depreciación de la unidad.

ABSOLUCIÓN:

La prioridad del sistema es asegurar la continuidad del sistema y que la operación se vea respaldada y protegida, por lo que el postor deberá ceñirse a lo establecido en la bases de licitación.

103 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se considera en el ítem 20.2.11:

20.2.11 Dentro de los tres (03) meses al inicio de cada Año Calendario, EL CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE sus estados financieros auditados correspondientes al ejercicio fiscal anterior. Asimismo, dentro de los quince (15) días Calendarios de finalizado cada trimestre de cada Año Calendario, EL CONCESIONARIO deberá entregar a EL CONCEDENTE sus estados financieros correspondientes a dicho trimestre. EL CONCEDENTE determinará el detalle de la información financiera a ser suministrada.

Por aspectos contable y de consolidación se solicita que el plazo sea de 30 días calendarios de finalizado el trimestre de cada año.

ABSOLUCIÓN:

Se considera la consulta del postor, procediendo a modificar el numeral 20.2.11 en los contratos de concesión tanto para las rutas complementarias y troncales, debiendo considerarse como sigue:

- 20.1.1 “Dentro de los tres (03) meses al inicio de cada Año Calendario, EL CONCESIONARIO deberá entregar al CONCEDENTE sus estados financieros auditados correspondientes al ejercicio fiscal anterior. Asimismo, dentro de los treinta (30) días Calendarios de finalizado cada trimestre de cada Año Calendario, EL CONCESIONARIO deberá entregar a EL CONCEDENTE sus estados financieros correspondientes a dicho trimestre. EL CONCEDENTE determinará el detalle de la información financiera a ser suministrada”.

104 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a lo señalado en el ítem 20.2.15:

20.2.15 Mantener la limpieza de las unidades. El exterior y el interior del vehículo serán lavados a profundidad semanalmente. Asimismo, el interior y exterior del vehículo será limpiado superficialmente al término de cada vuelta (en cada ingreso a la estación terminal).

Llevar adelante un proceso de limpieza en cada vuelta, se considera que debe reglamentarse y considerarse en base al estado del bus en su trabajo, ya que este aspecto está supeditado al real requerimiento de limpieza ya sea en una u otra cantidad de vueltas y según la ruta en la que esté operando.

ABSOLUCIÓN:

Lo que se requiere es que el bus este permanentemente limpio, no importando los recorridos o las vueltas, por lo expuesto el postor debe ceñirse a las bases.

105 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En el ítem 20.2.26 se señala:

20.2.26 El CONCESIONARIO debe cumplir con el control de calidad de los trabajos realizados de acuerdo al marco normativo vigente o al que lo sustituya, y obtener las certificaciones ISO que EL CONCEDENTE le requiera para las actividades objeto de la concesión.

Se tiene que reglamentar y definir el plazo en el que se debe obtener la certificación ISO inicial y cada cuanto tiempo se deberá realizar la ratificación del mismo.

ABSOLUCIÓN:

A fin de uniformizar los contratos de concesión tanto para las rutas troncales como para las rutas complementarias se procede a modificar el numeral 20.2.26 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias, debiendo leerse como sigue:

“20.2.26 El CONCESIONARIO debe cumplir con el control de calidad de los trabajos realizados de acuerdo al marco normativo vigente o al que lo sustituya y que EL CONCEDENTE le requiera para las actividades objeto de la concesión”.

106 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Ítem 20.4 se señala:

20.4 OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD:

20.4.1 La publicidad en las unidades vehiculares que forma parte del Sistema Integrado de Transporte será explotada por EL CONCESIONARIO; quienes deberán solicitar a EL CONCEDENTE su aprobación de la exposición de la publicidad; debiendo EL CONCEDENTE aprobar o desaprobado previo análisis del contenido de la misma de tal forma que no afecte la moral, las buenas

costumbres o la normativa nacional y local, debiendo el CONCEDENTE otorgar la aprobación previa.

20.4.2 El área materia de explotación publicitaria en los buses será previamente consultada a EL CONCEDENTE quien dará su aprobación o no; sin perjuicio del...

Este aspecto debe quedar directamente vinculado a la decisión del Concesionario, debiendo el Concedente fijar los parámetros para la instalación de publicidad interior o exterior, ya que la generación de recursos y negociación de la misma con el interesado la realiza directamente el Concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Toda la publicidad en el SIT, será regulada por el CONCEDENTE, por ser el responsable del Sistema, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

107 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a lo señalado en el Ítem 20.6 se señala:

20.6 OBLIGACIONES CON EL PERSONAL A SU CARGO

20.6.1 El CONCESIONARIO deberá cumplir con lo referido a la vinculación de personal según su plan de negocios que conforma su oferta ganadora; sin embargo, EL CONCEDENTE se reserva el derecho de evaluar a los conductores a contratar por parte del CONCESIONARIO, previa certificación acerca de la capacitación recibida. EL CONCEDENTE expedirá el certificado de habilitación de conductores del Sistema Integrado de Transporte (SIT), a aquellas personas que cumplan satisfactoriamente la evaluación mencionada. Las condiciones de expedición, suspensión, renovación y/o cancelación se regirán por las normas de la materia, así como los manuales y reglamentos que para este efecto emita EL CONCEDENTE.48

Respecto a lo señalado "EL CONCEDENTE se reserva el derecho de evaluar a los conductores a contratar por parte del CONCESIONARIO, previa certificación acerca de la capacitación recibida", al tratarse de un sistema de operación privado y donde el Concesionario se encarga de la operación, es menester y obligación del Concesionario el evaluar y calificar al personal que estará a su cargo, no pudiendo intervenir otra instancia a no ser que se incumpla con las regulaciones normativas de contratación de personal, capacidad del mismo en la función que le corresponda, para lo cual la MPA se deberá especificar los parámetros a ser exigidos al personal a contratar el mismo que deberá ser cumplido por el Concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Teniendo en cuenta la cláusula 22 numeral 22.9

El Concedente como ente encargado por Ley de velar por el adecuado nivel de servicio a los usuarios finales, mantiene abierto el derecho a evaluar a los conductores y demás personal conforme establece el contrato de concesión, debiendo considerar que esta evaluación se realiza en apoyo en el control y fiscalización que debe realizarse y que podrá llevarse de forma aleatoria y no

necesariamente a todo el personal; por lo que se dice que el concedente se reserva ese derecho para poder ejercer su deber de fiscalización, control y regulación del sistema.

108 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a lo señalado en el siguiente ítem

20.6.2 Llevar permanentemente y de forma actualizada, en medio digital y utilizando los recursos del subsistema de redes de comunicaciones Componente tecnológico, una hoja de vida de cada uno de los conductores, en la que se detallen los kilómetros recorridos, quejas recibidas, accidentes, penalidades, certificación de calificación y entrenamiento, la cual deberá actualizarse permanentemente por el CONCESIONARIO, y permanecer a disposición de EL CONCEDENTE durante toda la vigencia del Contrato y en el momento en que este lo requiera.

La información correspondiente al personal confidencial y corresponde directamente al uso del operador, pudiendo el CONCEDENTE verificar la información estadística señalada in situ.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar las obligaciones que por Ley tiene que ejercer el concedente sobre el sistema de transporte, por lo tanto toda información necesaria para ejercer sus funciones y el hecho que esta información sea evaluada no pierde el carácter confidencial, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

109 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En el título TITULO IV DE LOS PATIOS Y TALLERES en el ítem 26.2 se señala:

26.2 Los planos de construcción y plan de puesta en funcionamiento de los mismos deberán ser previamente aprobados por EL CONCEDENTE a fin de que este pueda verificar que cumple los requisitos necesarios para el funcionamiento eficiente del Sistema Integrado de Transporte.

Consideramos que al ser una inversión a ser realizada por el Concesionario, este debe realizar los planos y equipamiento a voluntad de acuerdo a su requerimiento y proyección, en este sentido el Concedente debe especificar lineamientos generales que se deberán tomar en cuenta para la construcción de los mismos.

ABSOLUCIÓN:

Si bien es cierto los Patios, al igual que los buses, son bienes de propiedad privada, estos están al servicio del Sistema, por lo tanto deben cumplir con el Reglamento Nacional de Edificaciones, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

110 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la cláusula 28 en esta se señala:

CLÁUSULA 28: USO NO EXCLUSIVO

El CONCESIONARIO acepta a solicitud de EL CONCEDENTE la posibilidad de que otro CONCESIONARIO pueda también hacer uso con su flota, del Patio de Operación y Mantenimiento, para actividades de mantenimiento preventivo, quedando la prestación de otros servicios a libertad de negociación entre los CONCESIONARIOS,

Cabe precisar que este aspecto no debería ocurrir, por cuanto es de requerimiento en la licitación de rutas que los concesionarios cuenten con su propio patio de operaciones, sin embargo, de existir la posibilidad de requerimiento por aspectos de mantenimiento preventivo considerando que la empresa concesionaria propietaria del Patio tenga mayor expertis en este tipo de servicio, queda a criterio y decisión de ambas partes el llevar a cabo dicha acción previo acuerdo de las partes interesadas.

ABSOLUCIÓN:

La cláusula 28 a la que hace mención el postor no corresponde a la publicada tanto en el contrato troncal como en el contrato de complementarias, por lo que el postor deberá ceñirse a las bases.

111 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Referente al ítem d de la Cláusula 61

d. Costeabilidad de la Tarifa al Usuario: Con sujeción a la aplicación previa de los demás principios, la Tarifa al Usuario deberá considerar la capacidad de pago de éstos, y ser competitiva con otros sistemas de transporte público de pasajeros en el área de influencia que se encuentren operando durante la vigencia del Contrato.

Las tarifas serán reflejadas de acuerdo a estudio técnico elaborado por la junta de operadores y debe considerar un ingreso que le permita la rentabilidad al servicio otorgado, y al no existir subvención al pasaje por parte del Estado, se sugiere eliminar el término “de acuerdo a la capacidad del usuario”

ABSOLUCIÓN:

La Tarifa al usuario tiene como base de cálculo la tarifa técnica, que sumada a un factor de redondeo puede generar una rentabilidad superior a la estimada, es en este sentido que la estimación de la tarifa al usuario esté de acuerdo a la capacidad de pago del mismo, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

112. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Referente al ítem 72.5 se señala:

72.5 Un fondo que se denomina "Fondo de Sostenimiento de Medios de Pago": La finalidad de este fondo es acumular recursos provenientes de la venta de medios de pago (tarjetas de pago) y que tiene como destinación específica exclusivamente a garantizar la oportuna compra y reposición de los medios de pago necesarios para el funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte; y será administrado por EL CONCEDENTE.

Este Fondo debe ser manejado por la Junta de Operadores producto de la venta de tarjetas que están directamente relacionadas al servicio de transporte realizado por los mismos como ingreso directo, por lo que se solicita la eliminación de este ítem.

ABSOLUCIÓN:

El Fondo de Sostenimiento de Medios de Pago es un fondo de respaldo del sistema de recaudo y son recursos no provenientes del servicio de transporte sino de la recompra de tarjetas que respalda los viajes a crédito, por lo tanto corresponde al concedente gestionar este soporte, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

113 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

18. En la cláusula 74 se señala:

CLÁUSULA 74 CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO DE RESERVA PARA CONTINGENCIAS

La disposición de los recursos del Fondo de Reserva para Contingencias se someterá a las siguientes condiciones:

74.1 Por medio del presente Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO atribuye irrevocablemente a EL CONCEDENTE, con carácter exclusivo y para su ejercicio potestativo, la facultad de determinar, previa consulta al Junta de Operadores del Sistema, el momento, cuantía y condiciones para la disposición de los recursos depositados en el Fondo de Contingencias; EL CONCEDENTE por su parte, asume el compromiso de hacer ejercicio de dicha facultad dentro de los límites y condiciones previstos en la presente cláusula.

El fondo de Contingencia al ser un fondo generado de los ingresos producto directo del servicio de los operadores, solo podrán ser utilizados a necesidad de la Junta de Operadores, no pudiendo el órgano Concedente hacer uso de dicho fondo por no haber tenido relación directa en la generación del mismo.

ABSOLUCIÓN:

Las condiciones de remuneración de los servicios de los operadores están ligados a la remuneración establecida por pago por kilómetro y pago por pasajero transportado; por lo tanto, el fondo de contingencias no es un factor de remuneración sino para hacer frente a eventos que afecten a los operadores en

el muy corto plazo y corresponde al ente gestor determinar su uso de acuerdo a las condiciones previstos en el presente contrato, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

114 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

La Clausula 77, tiene a los ítems 77.1 y 77.2 considerados en el mismo punto

CLAUSULA 77 FIDUCIA DE GARANTÍA Y FUENTE DE PAGO

77.2 77.1 La Fiducia podrá habilitarse para desarrollar el objeto de garantía y fuente de pago para acreedores, con la finalidad de que dicho mecanismo pueda ser utilizado por los diferentes fideicomitentes, a su opción y previa autorización escrita y expresa de EL CONCEDENTE para respaldar los créditos con los que estos financiarán su inversión.

Para estos efectos, en el caso en que así se determine, la Fiducia podrá tener la posibilidad de desarrollar las siguientes actividades:

ABSOLUCIÓN:

Se considera la observación del postor y se procede a corregir la numeración.

115 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En la Cláusula 89, existe error en su enunciación

89.3 EL CONCEDENTE Y EL CONCEDENTE aceptan y reconocen que ni sus acreedores ni otra persona que actúe en representación de ellos serán responsables del cumplimiento del Contrato por parte de EL CONCESIONARIO.

ABSOLUCIÓN:

Se acoge la observación realizada por el postor, procediendo a modificar el numeral 89.3 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias, debiendo leerse como sigue:

“EL CONCEDENTE acepta y reconoce que ni los acreedores, ni otra persona que actúe en representación de ellos serán responsables del cumplimiento del Contrato por parte de EL CONCESIONARIO”.

116 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Error en la redacción del siguiente clausula:

CLÁUSULA 94 CONTRATACIÓN DE PÓLIZAS POR CUENTA DE EL EL CONCEDENTE

ABSOLUCIÓN:

Se acoge la observación del concesionario, procediendo a modificar el encabezado de la cláusula 94 del contrato para la concesión de la operación de rutas complementarias, debiendo leerse como sigue:

“CLÁUSULA 94 CONTRATACIÓN DE PÓLIZAS POR CUENTA DE EL CONCEDENTE”

117 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Los ítem considerados dentro de las penalidades, son excesivos para el Concesionario por ejemplo:

Colocar propaganda no autorizada por EL CONCEDENTE, debiendo procederse al retiro de la misma (sanción que será aplicada por bus) 0.5 UIT

Instalación de equipo de sonido, equipos de información sonora o lectura en los vehículos, no autorizados por EL CONCEDENTE.

Este aspecto es inherente y de decisión del operador no pudiendo intervenir el Concedente en este aspecto. Hay que reglamentar lugares, tipo de publicidad y equipos así como nivel de sonido de los mismos que debe estandarizarse en los vehículos.

Existen aspectos que pueden escapar al manejo inmediato del operador como son:

Operar con luces apagadas en horario nocturno 1 UIT

Operar con defectos en las luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación, frenado o internas en 2 despachos consecutivos del servicio
1 UIT

Operar con sillas rotas, rasgadas o con falta de fijación al piso. en 2 despachos consecutivos del servicio 1 UI

Estos aspectos pueden presentarse en cualquier momento y el conductor no tener conocimiento hasta que se le informe del suceso, en este sentido, la penalidad aplicada es muy alta y no se tiene una regulación que señale un aviso previo para subsanación de la incidencia.

Se debe contemplar un reglamento de notificaciones previas para cada tipo de problemas técnicos y/o mecánicos que se presenten en las unidades, antes de aplicar la penalidad.

Despachar un vehículo desaseado en su exterior o interior. 0.05 UIT

Previa identificación de la situación, ya que por la ruta donde circule la unidad puede estar expuesta a polvo, barro o agua que afecte el nivel de limpieza con

el que salió a ruta.

Maltrato o falta de respeto al personal de EL CONCEDENTE. 0.1 UIT

Se debe considerar de manera recíproca una penalidad al abuso de autoridad y/o falta de respeto por parte del personal del Concedente.

Falta de limpieza diaria de las oficinas, patios y talleres. 0.5 UIT

Este aspecto es inherente y de directa responsabilidad del Concesionario como empresa privada. Hay que sujetarse a la norma de la ley de sociedades.

Ocasionar accidentes de tránsito; siendo responsable del mismo. 2 UIT

Tomando en consideración el significado etimológico de lo que se señala como accidente de tránsito “Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daño a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona o influencia del hecho.”, considerando este aspecto, la penalización debe surgir luego de la intervención policial y peritaje de los responsables de la policía de tránsito, por lo que la penalización no debe exceder los montos fijados y estipulados por el MTC para estos casos.

ABSOLUCIÓN:

El Sistema Integrado de Transporte se rige por el cumplimiento de estándares propios de los sistemas de transporte masivo de pasajeros, por tanto requiere que los postores que pretendan incorporarse al servicio cumplan procedimientos establecidos por el presente contrato, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

118 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En la cláusula 135 se señala:

135.3 EL CONCEDENTE procurará no afectar el equilibrio económico financiero del Contrato. Sin perjuicio de lo anterior, en caso EL CONCESIONARIO esté en desacuerdo, podrá aplicar las reglas previstas en el presente Contrato, para solicitar el restablecimiento del equilibrio económico financiero.

Este aspecto debe ser claro y señalar que EL CONCEDENTE no afectará el equilibrio financiero del contrato, ya que todos los riesgos asumidos por el CONCESIONARIO se basan en su equilibrio económico, por tanto, EL CONCEDENTE, para poder integrar nuevos corredores, deberá tener la seguridad y factibilidad técnica que dicha integración no afectara el flujo trabajado por los operadores iniciales y llevar a cabo la decisión previa demostración del Estudio de Factibilidad y consulta con la Junta de Operadores.

ABSOLUCIÓN:

Cada modificación a los mecanismos de operación del sistema, no previstos en el contrato o diseño de operación, que pretenda incorporarse, deberá ser sostenible y en todo caso reestablecer el equilibrio financiero de ser necesario, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

119CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

24. La Cláusula 136 señala:

CLÁUSULA 136 PUBLICIDAD

136.1 El CONCESIONARIO reconoce y acepta que EL CONCEDENTE será el único titular con capacidad de disposición de los espacios publicitarios que se designen en la totalidad de la infraestructura física del Sistema Integrado de Transporte SIT en cualquier momento durante el ppublicidadlazo del presente contrato, el cual tendrá el derecho de los beneficios económicos de dicha explotación.

136.2 En el caso de publicidad en las unidades vehiculares que conformen la flota del CONCESIONARIO, en cualquier momento durante el plazo del presente contrato, se le reconocerá el cien por ciento (100%) de los beneficios económicos derivados de la explotación publicitaria dentro de dichas unidades vehiculares.; quedando claro que EL CONCEDENTE debe aprobar dicha publicidad antes de su publicación.

En el ítem 136.2, debe quedar claro que EL CONCEDENTE fijará los criterios técnicos y características de la publicidad a considerarse dentro de las unidades vehiculares, no teniendo potestad de participar en la aprobación de las mismas.

ABSOLUCIÓN:

Toda la publicidad en el SIT, será regulada por el CONCEDENTE, por ser el responsable del Sistema, por lo expuesto el postor deberá ceñirse a las bases.

120CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1 en el Contrato Complementarias ítem 1.52 del contrato:

“Riesgo de Implantación del Sistema: Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por el CONCESIONARIO, puedan tener factores internos o externos al Sistema Integrado de Transporte, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en el texto de esta definición que este riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma norma.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además lo establecido en el numeral 90.4 del contrato de concesión.

121 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.53 del contrato:

“Riesgo de infraestructura: Es la contingencia que afecte la disponibilidad de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte, para fines de la prestación del servicio de transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en el texto de esta definición que este riesgo es asumido por el CONCEDENTE, no se entiende como cuando el riesgo es del CONCESIONARIO, en cada una de las definiciones se hace claridad que el riesgo está a su cargo. Pero cuando es del CONCEDENTE no se aplica la misma norma.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse a lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas, debiendo considerar además lo establecido en el numeral 90.3 del contrato de concesión.

122 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 14 numeral 14.1 del contrato:

“EL CONCEDENTE, en coordinación con la junta de operadores, podrá proponer planes operacionales para situaciones críticas de demanda insatisfecha, pudiendo racionalizar el itinerario de las rutas complementarias dentro de su recorrido original, tornándolo más directo ó con menor tiempo de viaje a fin de mejorar el servicio prestado; así como solicitar mediante la Junta de Operadores a SITRANSPORTE la modificación mejora u optimización de rutas baja su administración; así como incluir a las rutas interurbanas que correspondan a su área de influencia”.

Se solicita de manera respetuosa que, en lo referente a las rutas interurbanas que corresponden a su área de influencia, se establezcan mecanismos de integración operacional y/o tarifaría, pero nunca como un nuevo operador que participe de las coberturas propias del sistema o entre en paralelismo con su cobertura.

ABSOLUCIÓN:

Según el anexo 8 de las presentes bases:

Las rutas Interurbanas no son parte de la presente licitación, por tanto no forman parte de la administración de los concesionarios de las unidades de negocio, por cuanto no son parte del Sistema Integrado de Transportes tal como se menciona en la Ordenanza Municipal 640-2010-MPA.

Asimismo no podrá existir superposición de recorrido entre ambos servicios, esto quiere decir que las rutas interurbanas no podrán circular sobre la red vial y de transporte público del SIT, en la etapa de operación efectiva, estas rutas tendrán que definir sus terminales de la ciudad, en las terminales de las rutas troncales, alimentadoras o estructurantes del SIT Arequipa, según sea el caso.

123 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

“La operación de rutas complementarias, se someterá al régimen que establezca EL CONCEDENTE, el cual estará constituido por los manuales, reglamentos y otros documentos técnico-operacionales que se expidan para asegurar que la operación regular de las rutas correspondientes a las once unidades de negocio se realice en condiciones de seguridad, fiabilidad y coordinación. EL CONCEDENTE, además, establecerá las condiciones para el inicio de los recorridos en las diversas rutas que conforman las unidades de negocio, las condiciones de la operación del sistema y los indicadores de desempeño”.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la presente cláusula cuando se refiere a los indicadores de desempeño, que estos deberán estar claramente establecidos en el contrato, en cuanto es vital que las reglas estén perfectamente definidas a fin de garantizar en el futuro un desempeño operacional y contractual debidamente ejecutado.

ABSOLUCIÓN:

Revisadas las consultas y/u observaciones realizadas, se ha podido determinar que esta ha sido absuelta por el Comité Especial mediante las Circulares N° 027-2013 - MPA-CE y N° 007-2015-MPA-CE, no habiendo cambios en las decisiones del Comité, el Postor deberá ceñirse lo absuelto mediante las circulares antes mencionadas

124 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.11 del contrato:

“Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 4% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte (los que serán distribuidos considerando que corresponderá a SITRANSPORTE el 3% por concepto de ejecución contractual y el 1% que corresponde al derecho por la concesión).”

Así como el 100% de los ingresos generados por negocios colaterales, los provenientes de las penalidades y sanciones impartidas y el 100% de la publicidad que se realice en las terminales, paraderos y estaciones del sistema.

Se solicita de manera respetuosa describir de manera más específica que entiende por negocios colaterales EL CONCEDENTE.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 27 de la presente circular.

125 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.13 del contrato:

Dado que EL CONCEDENTE puede adicionar o eliminar elementos a la tipología de los vehículos, los cuales pueden generar requerimientos de inversión no estimados por los operadores, debería existir una fórmula de compensación o de restitución de la inversión realizada por el operador en caso que EL CONCEDENTE adicione nuevos elementos en la tipología.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 28 de la presente circular.

126 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.3 del contrato:

“Dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de la orden de aumento del número de autobuses, el CONCESIONARIO debe presentar a EL CONCEDENTE certificado del correspondiente pedido en firme al proveedor; si el CONCESIONARIO no lo presenta dentro de tal término, EL CONCEDENTE podrá solicitar a otro CONCESIONARIO el incremento del número de autobuses, caso en el cual cesa la obligación para el CONCESIONARIO; esto sin perjuicio de la posibilidad de EL CONCEDENTE de solicitar la imposición de las sanciones pertinentes.

Cada autobús que se incorpore posteriormente deberá contar con el Certificado de Operación expedido por EL CONCEDENTE y con los demás documentos exigidos por las autoridades competentes”.

Tal y como sucede con el numeral 38.1 del presente contrato, las inversiones requeridas para cubrir el incremento de la flota, impactan necesariamente en la rentabilidad de la operación del CONCESIONARIO.

Se solicita de manera respetuosa que, las decisiones que impliquen nuevas inversiones, sean concertadas por las partes a fin de garantizar el equilibrio contractual.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 30 de la presente circular.

127 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 68 del contrato: en su último párrafo establece:

“El CONCESIONARIO otorga a EL CONCEDENTE través del presente Contrato, mandato irrevocable en beneficio del Sistema Integrado de Transporte, para que establezca las condiciones, calidades y términos de constitución de la Fiducia de administración del Sistema, y en el caso en que así lo considere conveniente, impulsar, dirigir, orientar y estructurar, directa o indirectamente, el proceso que derive en la selección del administrador único de los recursos del Sistema Integrado de Transporte”.

Se solicita de manera respetuosa que, se deje de manera explícita en esta cláusula la obligación de publicar el proyecto de contrato con el fideicomiso, para ser observado y consultado.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 75 de la presente circular.

128 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 72 numeral 72.2.2 del contrato:

“Permitir diferir, el incremento en la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, de manera que se mantenga la estabilidad de la demanda del Sistema.

Se solicita de manera respetuosa que, se considere respecto a este numeral, la existencia de diferentes teorías que sustentan que el comportamiento de la demanda es inelástica, respecto a la tarifa.

Por otro lado, es claro que en el aspecto tarifario, este debe ser competencia de los Operadores, ya que el negocio del transporte es un sistema empresarial como cualquier otro que requiere de rentabilidad para su permanencia en el tiempo, por lo que no puede considerarse el aspecto “conveniencia” sobre un sistema que tiene sentadas sus bases de financiamiento en la banca privada con no difiere el cobro de cuotas ni intereses por mora por ningún aspecto.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 55 de la presente circular.

129 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

c) “Riesgo de Demanda. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en la disminución en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema Integrado de Transporte (SIT) que incide en el número de kilómetros programados y

recorridos frente a los que fueron estimados por EL CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la licitación pública convocada por la MPA”.

Si el contrato traslada el riesgo de demanda al CONCESIONARIO, el estado deberá por lo tanto asumir el riesgo por los efectos generados por una mala, incompleta o inexistente planeación de la movilidad que en todo caso involucre el control y erradicación de la informalidad representada en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares, con otro tipo de vehículos como la motocicleta o con vehículos de otras modalidades de transporte público no autorizadas para competir con el sistema de transporte masivo.

Se solicita de manera respetuosa que se incluya una cláusula al respecto para que exista garantía al CONCESIONARIO frente a este tipo de situaciones que le son ajenas e incontrolables en cuanto le atañen al estado.

En algunos sistemas de transporte masivo uno de los mayores riesgos que debe asumir el CONCESIONARIO, es el relacionado con la demanda.

Al grado tal, que puede determinar lo exitoso que puede llegar a ser un sistema de transporte. Para mitigar dicho riesgo, se debe prever en el contrato que si bien es cierto, en el plan de negocios se establece un cronograma de disposición de flota y la renovación de la misma. De igual manera se deben crear en el contrato los mecanismos que permitan ir ingresando la flota de manera paulatina, en la medida que se vayan cumpliendo las expectativas de demanda previstas para el sistema.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula, los mecanismos necesarios para implementar la entrada gradual de la flota, dependiendo del cumplimiento de la demanda esperada, de manera tal que permita lograr el equilibrio económico en la medida que se van realizando las inversiones

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 33 de la presente circular.

130 CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 121 del contrato:

“Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, SITRANSPORTE o el concesionario del componente tecnológico según corresponda evaluarán su correcta funcionalidad y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. Se entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato”.

Se solicita de manera respetuosa que, se considere en la presenta cláusula el desgaste natural de los bienes, provocados por el uso y el tiempo.

ABSOLUCIÓN:

Se acoge la observación planteada por el postor debiendo considerarse la cláusula 122 como sigue:

“CLÁUSULA 122 PROCEDIMIENTO PARA LA RESTITUCIÓN

Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, EL CONCEDENTE o el concesionario del componente tecnológico según corresponda evaluarán su correcta funcionalidad, debiendo considerar el desgaste natural de los mismos y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos. Se entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato.

El reporte indicará el estado de todos y cada uno de los bienes, y las acciones pertinentes para garantizar que todo esté acorde a los términos establecidos en el presente Contrato de Concesión. Será obligación del CONCESIONARIO llevar a cabo las acciones recomendadas, para entregar todos los bienes y equipos en buen estado físico, apariencia y condiciones técnicas que garanticen su adecuada funcionalidad, para lo cual contará con los últimos dos (2) meses de vigencia del Contrato”.