

CIRCULAR N° 007- 2015-MPA-CE

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y OBSERVACIONES A LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN Y BASES

“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”

Consultas:

1. En el Numeral 10.3 – Definiciones, se define al “Contrato de Coordinación de Control” como la base legal para la coordinación de los Operadores y el Operador del Centro de Control de la *“operación del Servicio de transporte Urbano Masivo de Pasajeros y la operación de la unidad de Recaudo”*.

Revisando las Bases, sus Anexos y los Contratos Concesión, no encontramos referencia alguna del “Contrato de Coordinación de Control”; en tal sentido solicitamos.

- a. Se precise si el “Contrato de Coordinación de Control” formará parte del marco regulatorio para la Operación del SIT.
- b. De ser positiva la respuesta, se incorpore en la Bases el texto del “Contrato de Coordinación de Control”, durante la integración de Bases.
- c. Se precise qué relación existe entre el “Contrato de Coordinación de Control” y el “Contrato de la Junta de Operadores”.

ABSOLUCIÓN:

Se reemplaza la definición del “Contrato de Coordinación de Control” por el “Reglamento de la Junta de Operadores”.

2. En el Numeral 10.3 – Definiciones, se define al “Postor Calificado” como “Es aquel Postor que supere la evaluación técnica y económica”.
En la medida que el “Postor Admitido” es aquel “que supere la etapa de admisibilidad” (es decir que haya presentado correctamente el Sobre N° 1), el “Postor Calificado” sería aquel que haya presentado correctamente el Sobre N° 2 – Propuesta Técnica, el mismo que luego de una evaluación haya alcanzado el “puntaje mínimo”, tendrá el derecho para que se abra el Sobre N° 3. El Postor que supere la Evaluación Económica ya es el Adjudicatario.
En ese sentido, solicitamos se modifique la definición de “Postor Calificado” como *“Es aquel Postor que supere la evaluación técnica y se encuentre habilitado para la apertura del Sobre N° 3”*.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la definición de Postor Calificado quedando de la siguiente manera:

Postor Calificado: Es aquel Postor que supere la evaluación técnica y se encuentre habilitado para la apertura del Sobre N° 3”.

3. En el FORMULARIO N° 1 - DECLARACIÓN JURADA DE CONFORMIDAD CON EL ART. 78 DE LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 640-2010-MPA, se indica en la Nota final que *“En caso de Consorcio, cada uno de los integrantes del mismo deberá presentar este formulario firmado por el representante legal del integrante del Consorcio y por el Representante Legal del Consorcio”*.
El texto del Formulario N° 1 está redactado para ser suscrito solamente por los representantes Legales de los Postores.
En ese sentido, solicitamos se incorpore el “FORMULARIO N° 1 A - DECLARACIÓN JURADA DEL INTEGRANTE DE UN CONSORCIO, DE CONFORMIDAD CON EL ART. 78 DE LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 640-2010-MPA”, el mismo que tendría el siguiente texto:
(.....)

“De nuestra consideración:

[Nombre del Integrante del Consorcio] debidamente representado por su **Representante Legal**, identificado con [.....], con domicilio legal en [.....], integrante del **[Nombre del Consorcio]** debidamente representado por su **Representante Legal**, identificado con [.....], con domicilio legal en [.....], por medio del presente declaramos bajo juramento, lo siguiente:”

(.....)

“Integrante del Consorcio

Nombre:

Representante Legal del Integrante del Consorcio

Firma:

Representante Legal del Integrante del Consorcio

Postor

Nombre:

Representante Legal del Postor

Firma:

Representante Legal del Postor”

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el FORMULARIO N° 1 :

(.....)

“De nuestra consideración:

[Nombre del Integrante del Consorcio] debidamente representado por su Representante Legal, identificado con [.....], con domicilio legal en [.....], integrante del [Nombre del Consorcio] debidamente representado por su Representante Legal, identificado con [.....], con domicilio legal en [.....], por medio del presente declaramos bajo juramento, lo siguiente:”

(.....)

“Integrante del Consorcio

Nombre:

Representante Legal del Integrante del Consorcio:.....

Firma:

Consorcio

Nombre:

Representante Legal del Consorcio:.....

Firma:

-
4. Concordante con la Consulta anterior, solicitamos la modificación del literal c) del Numeral 21.1 – Contenido del Sobre N° 1, según el siguiente texto alternativo:

“c) Declaración Jurada del Postor de conformidad con lo establecido en el Artículo 78° de la Ordenanza Municipal N° 640-2010-MPA, según el Formulario N° 1. En caso el Postor sea un Consorcio, cada uno de sus integrantes presentará la Declaración Jurada según el Formulario N° 1-A”.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar literal c) del Numeral 21.1 – Contenido del Sobre N° 1, quedando de la siguiente manera:

“c) Declaración Jurada del Postor de conformidad con lo establecido en el Artículo 78° de la Ordenanza Municipal N° 640-2010-MPA, según el Formulario N° 1. En caso el Postor sea un Consorcio, cada uno de sus integrantes presentará la Declaración Jurada según el Formulario N° 1-A”.

-
5. En el literal f) del Numeral 21.1 – Contenido del Sobre N° 1, se establece que:
“f) *Partida registral y escritura pública de constitución del postor o copia legalizada notarial de ambos documentos, en el caso de tratarse de un Consorcio, presentará copia legalizada del contrato constitutivo del Consorcio, además de la partida registral y escritura pública de*

constitución de cada uno de sus socios conformantes de dicho consorcio. De ser consorciados extranjeros se presentara el documento equivalente” Subrayado nuestro.

Consultamos si, en el caso de Consorcios, se debe presentar la original o la copia legalizada notarial de la partida registral y escritura pública de constitución de cada uno de sus integrantes. Sugerimos que se considere la presentación de copias legalizadas notarialmente, para mantener equidad con los postores persona jurídica.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las Bases

6. El literal r) del Numeral 21.1 – Contenido del Sobre N° 1, ha sido modificado respecto a las Bases Integradas anteriores sin que haya mediado consulta u observación alguna. En ese sentido, nos permitimos solicitar la modificación el texto del literal r) según el siguiente texto alternativo:

“r) Los Postores para la Operación en las Rutas Troncales (BT1y BT2), deberán acreditar una experiencia mínima de cinco años en la Operación de Sistemas de Transporte Público Masivo de Pasajeros que estén operando en la actualidad; experiencia que se acreditará con el documento otorgado por la entidad contratante o gestora de un Sistema de Transporte Público Masivo”.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

7. En el tercer párrafo del Numeral 23.2 – Apertura del Sobre N° 2 – Propuesta Técnica se señala que *“Así mismo se ha considerado según cronograma un plazo para la subsanación de documentos, mediante la cual el postor notificado presentará los documentos subsanados al Comité Especial en el plazo señalado bajo apercibimiento de quedar descalificado y por lo tanto excluido del proceso de Licitación; existiendo la posibilidad que en los documentos presentados en el acto de presentación de propuestas se realice la subsanación respectiva”.*

Revisando el Cronograma de la Licitación, publicada mediante Circular N° 004-2015-MPA-CE, no se ha considerado este periodo de subsanación de documentos para la Propuesta Técnica (Sobre N° 2), que sí ha sido considerada para la Propuesta de Admisibilidad (Sobre N° 1).

Solicitamos se aclare si se va a considerar un periodo de subsanación de documentos para la Propuesta Técnica (Sobre N° 2); caso contrario eliminar el tercer párrafo referido líneas arriba.

ABSOLUCIÓN:

Se modifica el numeral 23.2, quedando de la siguiente manera:

“23.2 APERTURA DE SOBRE N° 2 - PROPUESTA TÉCNICA

El Comité Especial en acto público y en la fecha señalada en el cronograma dará a conocer el listado de los postores admitidos para cada unidad de negocio; acto seguido el Notario procederá a abrir el Sobre N° 2, en el mismo orden en que fueron recibidos, extrayendo la documentación que contengan. El Notario Público rubricará al margen derecho del primero, último y otros folios que considere pertinentes.

Acto seguido el Notario Público hará entrega de la documentación de los sobres conteniendo las propuestas técnicas al Comité Especial para su evaluación posterior según cronograma, conforme a las Bases.

Si no quedara al menos una (01) propuesta técnica admitida, la Licitación de la unidad de negocio que corresponda será declarada desierta.”

8. Solicitamos se elimine el segundo párrafo del Numeral 23.3 – Apertura del Sobre N° 3 – Propuesta Económica, por ser impertinente.

ABSOLUCIÓN:

Se modifica el numeral 23.3, quedando de la siguiente manera:

23.3 APERTURA DE SOBRE N° 3 - PROPUESTA ECONÓMICA

El Comité Especial en acto público y en la fecha señalada en el cronograma dará a conocer el listado de los postores que hayan alcanzado el puntaje mínimo para la propuesta técnica de cada unidad de negocio; acto seguido el Notario procederá a abrir el Sobre N° 3, en el mismo orden en que fueron recibidos, extrayendo la documentación que contengan. El Notario Público rubricará al margen derecho del primero, último y otros folios que considere pertinentes.

Si no quedara al menos una (01) propuesta técnica con el puntaje mínimo requerido, la Licitación de la unidad de negocio que corresponda será declarada desierta.

-
9. En el Numeral 24.1 – Criterios de Evaluación de la Propuesta Técnica – Sobre 2, Para Unidades de Negocio C-1A y C-1B, en el ítem “Flota de Buses por tipo de emisiones del motor”, se indica que a los Buses Euro III se otorgará 3 puntos y a los Buses Euro IV o superior se otorgará 10 puntos; sin embargo el puntaje mínimo es de 5 puntos. Solicitamos al Comité Especial la corrección correspondiente, otorgando 5 puntos a los Buses Euro III.

ABSOLUCIÓN:

Se modificará el numeral 24.1 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA TECNICA - SOBRE 2

-
10. En el Numeral 24.1 – Criterios de Evaluación de la Propuesta Técnica – Sobre 2, Para Unidades de Negocio C-2, C-3, C-4, C-5, C-6 C-7, C-8, C-9, C-10 y C-11 (Rutas Alimentadoras y Estructurantes), el Factor de Calificación denominado “Renovación de flota:año 1 Inicio de operación efectiva” es descrito como “*Renovación de flota:Entre el 40% y 60% de renovación de flota nueva al inicio del periodo de concesión (para lo que el postor deberá considerar la data del numeral 3 del anexo 7)*”.

Revisando el Anexo N° 7 observamos que NO EXISTE el Numeral 3. En tal sentido, solicitamos se precise cuál es el Numeral 3. del Anexo N° 7, que los Postores debemos considerar para efectos de determinar el porcentaje de renovación de flota.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el Anexo 7:

-
11. En el Numeral 24.1 – Criterios de Evaluación de la Propuesta Técnica – Sobre 2, Para Unidades de Negocio C-2, C-3, C-4, C-5, C-6 C-7, C-8, C-9, C-10 y C-11 (Rutas Alimentadoras y Estructurantes), el Factor de Calificación denominado “Superposición actual de la Unidad de Negocio propuesta” es descrito como “*Porcentaje promedio de superposición de recorridos de la flota acreditada con el recorrido dentro del área geográfica de la cuenca de la unidad de negocio a la que postula. (Mínimo de 40% - máximo el 80% del nivel de superposición)*”.

Consultamos, cómo se determinará el “Porcentaje Promedio de Superposición de Recorridos”, si revisando los Anexos a las Bases encontramos que sólo en el Formato 1 del Anexo 8 (modificado mediante Circular N° 005-2015-MPA-CE) se hace referencia a una “Relación de Rutas de Transporte Actuales, agrupadas dentro de las nueve Unidades de Negocio aser Concesionadas”, más no se indica el “Porcentaje de Superposición de Recorridos” de cada una de esas rutas respecto al área geográfica de la cuenca de la unidad de negocios a la que pertenece.

ABSOLUCIÓN:

Se modificará el numeral 24.1 Criterios de Evaluación de la Propuesta Técnica – Sobre 2

12. En el Numeral 24.1.1 - Evaluación Técnica para Unidad de Negocio C-1A y C-1B, en el ítem “Participación de transportistas locales” que el “%Acr.Soc.Loc: Porcentaje de acreditación de Transportistas Locales, respecto a la flota equivalente a la unidad de negocio correspondiente. La equivalencia corresponde a **bus articulado proporcional a 4 unidades vehiculares del actual sistema**”(subrayado nuestro).

Solicitamos se rectifique el párrafo reseñado estableciendo la equivalencia que corresponde a la tipología de buses que operarán en el Corredor Troncal.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el párrafo quedando de la siguiente manera:

“Participación de transportistas locales” que el “% Acr. Soc. Loc: Porcentaje de acreditación de Transportistas Locales, respecto a la flota equivalente a la unidad de negocio correspondiente.

La equivalencia corresponde a bus troncal de entre 12 a 13m. proporcional a 2.5 unidades vehiculares del actual sistema”.

13. En el Numeral 24.1.1 - Evaluación Técnica para Unidad de Negocio C-1A y C-1B, se puede observar que las fórmulas propuestas no arrojan los resultados esperados: A modo de ejemplo mostramos los resultados obtenidos:

EVALUACIÓN TÉCNICA PARA UNIDAD DE NEGOCIOS C-1A Y C-1B				
FACTOR DE CALIFICACIÓN	Mínimo		Máximo	
	Esperado	Obtenido	Esperado	Obtenido
	Participación de empresas locales	20.00	44.70	40.00
Participación de transportistas locales	20.00	42.37	30.00	28.87
Experiencia empresarial en operación de transporte	15.00		20.00	

Solicitamos que el Comité Especial:

- Revise las Fórmulas propuestas y verifique que los resultados esperados sean los obtenidos.
- Revise el texto de este Numeral para que guarde correspondencia con el Cuadro de Calificación señalado en el Numeral 24.1 – Criterios de Evaluación de la Propuesta Técnica – Sobre 2.
- Revise el texto en el Factor de Calificación “Participación de empresas locales” donde se indica que: “La equivalencia corresponde a **bus articulado proporcional a 4 unidades vehiculares del actual sistema**”(Subrayado nuestro).

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

El comité entregará un archivo digital adjunto a las bases integradas, el que contendrá una hoja de cálculo de las formulas (demostrativo y no vinculante).

14. En el Numeral 24.1.2 - Evaluación Técnica para Unidad de Negocio C-2, C-3, C-4, C-5, C-6, C-7, C-8, C-9, C-10, C11, observamos que las fórmulas propuestas no arrojan los resultados esperados: A modo de ejemplo mostramos los resultados obtenidos:

EVALUACIÓN TÉCNICA PARA UNIDAD DE NEGOCIOS C-2, C-3, C-4, C-5, C-6, C-7, C-8, C-9, C-10, C11

FACTOR DE CALIFICACIÓN	Mínimo		Máximo	
	Esperado	Obtenido	Esperado	Obtenido
Participación de empresas locales	8.00	5.09	12.00	4.32
Participación de transportistas locales	8.00	16.95	12.00	11.55
Superposición actual de la Unidad de Negocio propuesta	8.00	6.77	12.00	13.54
Renovación anticipada en etapa pre operativa(a 06 meses de firmado el contrato)	8.00	16.00	20.00	20.00
Renovación de flota: año 1 (Inicio de operación efectiva)	11.00	11.00	44.00	44.00
Renovación de flota: año 2 (Inicio de operación efectiva)	8.00	2.00	24.00	1.00
Renovación de flota: año 3 (Inicio de operación efectiva)	4.00		12.00	
Renovación de flota: año 4 (Inicio de operación efectiva)	3.00	3.00	8.00	8.00
Renovación de flota: año 5 (Inicio de operación efectiva)	2.00	1.00	4.00	2.00
Renovación de flota: año 6) Inicio de operación efectiva)	0.00	1.98	2.00	2.00

Solicitamos que el Comité Especial:

- a. Revise las Fórmulas propuestas y verifique que los resultados esperados sean los obtenidos.
- b. Revise el texto de este Numeral para que guarde correspondencia con el Cuadro de Calificación señalado en el Numeral 24.1 – Criterios de Evaluación de la Propuesta Técnica – Sobre 2.
- c. Elimine el texto del primer párrafo del Factor de Calificación “Renovación anticipada en etapa pre operativa(a 06 meses de firmado el contrato)”, porque el segundo párrafo lo sustituye.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

El comité entregará un archivo digital adjunto a las bases integradas, el que contendrá una hoja de cálculo de las formulas (demostrativo y no vinculante).

15. En el Numeral 24.2. - Criterios de Evaluación de la Propuesta Económica - Sobre 3.
 - a. Revisando la Fórmula para el cálculo de la “Puntuación por costo de kilometro por tipo de unidad vehicular por unidad de negocio”, observamos que adolece de un error de tipeo, debiendo ser:

$$PKmj = 100 - \frac{(\text{Valor Ofrecido} - 90\%)}{100\% - 90\%} \times 100$$

Solicitamos se rectifique el error de tipeo según la corrección referida.

- b. Solicitamos se precise cómo se va a determinar la “Puntuación por costo de kilometro **por Unidad de Negocio**”, que sería el Puntaje final que se asigne a la Propuesta Económica de la Unidad de Negocios.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la formula, quedando de la siguiente manera:

a)

$$PKmj = 1 - \frac{(\text{Valor Ofrecido} - 90\%)}{100\% - 90\%} \times 100$$

b) Se realizará el cálculo del valor ofrecido dividido entre el valor referencial, obteniendo se el valor ofrecido en términos porcentuales el cual se reemplazará en la formula expuesta.

16. En el Anexo N° 3 - Factores de Competencia Referenciales, se establece un Cuadro conteniendo los Valores Referenciales de los Ingresos por Kilómetro Recorrido, según Unidad de Negocios y Tipología Vehicular.

Consultamos si los valores referenciales por el pago por Kilómetro Recorrido incluye o no el Impuesto General a las Ventas (IGV). Esta información es de primerísima importancia para la elaboración del Plan de Negocios y la modelación económica financiera de la Propuesta.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases: sin embargo se precisa las normas de carácter nacional que son las siguientes:

El valor referencial de pago por kilómetro se deberá de realizar según tipología de bus en las unidades de negocio a las cuales postula.

El servicio de transporte público esta exonerado del impuesto general a las ventas. Basado en

TEXTO UNICO ORDENADO DE LA LEY DEL IMPUESTO GENERAL A LAS VENTAS E IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO DECRETO SUPREMO N° 055-99-EF

(Publicado el 15 de abril de 1999 y vigente desde el 16.04.1999)

(Respecto de la vigencia del Título II, ver artículo 79° del presente TUO)

Numeral 1 derogado por el inciso 2 de la Única Disposición Complementaria Derogatoria de la Ley N.° 30050, publicada el 26.6.2013, vigente a partir del 1.7.2013.

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 del país al servicio del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

(Numeral 2 modificado por el artículo 1° del Decreto Supremo N.° 180-2007-EF, publicado el 22.11.2007, vigente desde el 23.11.2007).

(Ver Décimo Primera Disposición Final del Decreto Supremo N.° 136-96-EF, referido a la precisión que esta exoneración no incluye al transporte en vehículos de alquiler prestado a turistas, escolares, personal de empresas y cualquier otro similar).

(Ver literal e) de la Primera Disposición Final del Decreto Supremo N.° 130-2005-EF, publicado el 7.10.2005, mediante el cual se señala que durante la vigencia del Decreto Supremo N.° 084-2003-EF, el transporte público ferroviario no se encontraba comprendido en la exoneración contenida en este numeral).

SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN – TRONCALES

17. En el Numeral 1.3 de la Cláusula 01 – Antecedentes, se establece la Estructura del Sistema, la misma que reconoce a la Junta de Operadores, como una unidad de Gestión, en los siguientes términos:

*“(vi) **Junta de Operadores:** Tiene por finalidad integrar la operación que a cada OPERADOR le corresponde realizar, de acuerdo a los Contratos de Concesión, de manera que se preste a los pasajeros un Servicio de Transporte integrado, continuado, eficiente, con buenos estándares de calidad, que sea económica y financieramente rentables y viables para las PARTES.*

Para efectos de llevar adelante la finalidad de la Junta de Operadores cada una de las Partes se obliga, entre otros, a:

(.....)

(vi) Evaluar y ratificar las tarifas técnicas y sus ajustes posteriores en base a las variables de mercado, facturación y distribución de ingresos previsto en el Reglamento, siempre de acuerdo con lo establecido en los Contratos de Concesión y las Leyes Aplicables.

(vii) Cabe señalar que, las decisiones de la junta de operadores que tengan implicancia en la variación de la tarifa al usuario deberán ser ratificadas por EL CONCEDENTE previo sustento y

análisis técnico y financiero del Sistema. para su análisis y de corresponder contra propuesta, la decisión de variación de tarifa al usuario deberá tener el consenso de la Junta de Operadores y EL CONCEDENTE”(Subrayado nuestro).

Asimismo, la Cláusula 65 - Competencia para la Determinación de la Tarifa al Usuario, dice: “Corresponde a la Junta de operadores, *establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional (.....)*”(Subrayado nuestro).

Concordante con lo anterior, en el ANEXO 1, del Contrato de Concesión, Numeral 1.3 de las Definiciones, la Junta de Operadores está definida de la siguiente manera:

“1.34 Junta de Operadores: Es la agrupación de Operadores (un representante por cada operador de las unidades de negocio y el componente tecnológico), el CONCEDENTE quien la presidirá Cabe mencionar que todos participan de esta Junta de Operadores con derecho a voto”(Subrayado nuestro).

Encontramos una evidente contradicción, que consideramos debe ser resuelta por el Comité Especial. A modo de razonamiento exponemos:

- (i) EL CONCEDENTE es integrante de la Junta de Operadores, con voz y voto (se asume que cada integrante cuenta con 01 voto).
- (ii) La Junta de Operadores decide ajustar la Tarifa Técnica adoptando un acuerdo en un determinado sentido, se supone por mayoría de votos y con la participación de EL CONCEDENTE (quien preside la Junta de operadores).
- (iii) Sin embargo, EL CONCEDENTE tiene el derecho de **ratificar** un acuerdo adoptado con su participación previa.

Si EL CONCEDENTE emite su opinión y su voto en la Junta de Operadores, cómo es posible que luego de adoptado un acuerdo que implique una variación de la Tarifa Técnica, vuelva a tener una segunda opción para **ratificar** dicho acuerdo.

Solicitamos que se redacte los ítems referidos de manera tal que se resuelva la contradicción anotada.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

18. En el Numeral 16.1 de la Cláusula 16 – Régimen de la Operación Troncal, se hace referencia a DOCE Unidades de Negocios, cuando se están licitando ONCE Unidades de Negocios.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases: son 12 Unidades de negocio

19. En último párrafo del Numeral 17.1.5 de la Cláusula 17 – Requisitos para la firma del Contrato, se señala que *“A partir del quinto año desde el Inicio de la Operación efectiva, el(los) Socio(s) podrá(n) transferir, disponer o gravar dichas acciones o participaciones a favor de terceros (incluyendo otros Postores o integrantes de otro Postores), **previa aprobación de EL CONCEDENTE**”* (subrayado nuestro).

Consideramos que el libre ejercicio al “Derecho de Propiedad” no puede ser restringido, salvo por mandato judicial. Condicionar el ejercicio de las atribuciones inherentes al derecho de propiedad sobre las, como son la libre transferencia, disposición o gravamen, a la previa aprobación de un tercero, como es el Concedente, es una violación flagrante al ejercicio de dicho derecho.

Por tal consideración, solicitamos la modificación del texto de Numeral 17.1.5 de la Cláusula 17, según lo siguiente:

“17.1.5 “A partir del quinto año desde el Inicio de la Operación efectiva, el(los) Socio(s) podrá(n) transferir, disponer o gravar dichas acciones o participaciones a favor de terceros (incluyendo otros Postores o integrantes de otro Postores)”.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

20. Concordante con la **Observación 89** a la Primera Ronda de Consultas (Circular N° 005-2015), solicitamos se adecue a dicha respuesta el texto del Numeral 20.1.5 de la Cláusula 20 – Obligaciones del Concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Se modifica el texto en el contrato de la troncal y complementarias, de la siguiente manera:

20.1.5 Proveer y equipar la infraestructura de los Patios de Operación y mantenimiento (Apartado C del Anexo 6 de las bases), cumpliendo con los requisitos y estándares mínimos de calidad, continuidad del servicio y gestión.

21. *El Numeral 20.1.10 de la Cláusula 20 – Obligaciones del Concesionario, dice: “20.1.10 Cumplir, hacer cumplir y responder directamente en los términos previstos por EL CONCEDENTE, por la calidad de la prestación del servicio de transporte urbano masivo de personas que se le ha concedido, efectuando los pagos correspondientes de diversa naturaleza que prevea EL CONCEDENTE y realizando las correcciones o ajustes a que hubiere lugar, sin que afecten al Sistema Integrado de Transporte (SIT)” (Subrayado nuestro).
Solicitamos se nos precise o aclare cómo debemos entender el contenido de la frase subrayada “ efectuando los pagos correspondientes de diversa naturaleza que prevea EL CONCEDENTE”.*

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

22. El Numeral 20.2.19 de la Cláusula 20 – Obligaciones del Concesionario, dice: “20.2.19 Asumir, a su costo y bajo su responsabilidad, el pago de los ingresos dejados de percibir por el Sistema Integrado de Transporte (SIT), respecto al número de viajes que cada unidad vehicular hayan ocasionado perjuicios al Sistema y que han sido detectados por el Centro de Control en cuanto EL CONCEDENTE haya establecido la responsabilidad del CONCESIONARIO”.

Si se toma en consideración que en la **Observación 99** a la Primera Ronda de Consultas (Circular N° 005-2015), se modifica la Cláusula 101 - Penalidades Relacionadas con Obligaciones de Operacional, determinando que la Infracción denominada “Incumplimiento del suministro del vehículo de servicio al turno establecido” es sancionada con una multa pecuniaria de 0.5 UIT.

Partiendo del principio que no puede haber dos sanciones por un mismo hecho, solicitamos la eliminación del Numeral 20.2.19 de la Cláusula 20 – Obligaciones del Concesionario. Reforzamos nuestra solicitud en el hecho que operaciones, de la naturaleza materia de la Licitación, no está exenta de IMPONDERABLES que escapan a una prudente, responsable y previsora gestión a cargo del CONCESIONARIO, por lo que es muy posible que no se cumplan con algunas programaciones. Las experiencias de otros Sistemas Integrados de Transporte en el mundo así lo demuestran.

ABSOLUCIÓN:

El numeral 20.2.19 refiere a las EVASIONES detectadas por el Centro de Control y en cuanto EL CONCEDENTE haya establecido la responsabilidad del CONCESIONARIO”. No corresponde a infracciones.

23. El Numeral 20.2.26 de la Cláusula 20 – Obligaciones del Concesionario, dice: “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” (Subrayado nuestro).

Consideramos que lo subrayado es una exigencia que debería ser eliminada, dado que EL CONCEDENTE ya está estableciendo LOS NIVELES DE CALIDAD que EL CONCESIONARIO debe cumplir durante el plazo de la Concesión. El incumplimiento de los niveles de calidad sancionados según su naturaleza y están previstos en el Contrato de Concesión.

ABSOLUCIÓN:

Procede la observación quedando el texto:

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”

24. El Numeral 20.2.26 de la Cláusula 20 – Obligaciones del Concesionario, dice: *“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”* (Subrayado nuestro).

Consideramos que lo subrayado es una condición que debería ser eliminada, habida cuenta que a EL CONCEDENTE le corresponde la obligación de establecer las “condiciones de expedición, suspensión, renovación y/o cancelación (de los certificados de habilitación de los conductores, las mismas que)se regirán por las normas de la materia, así como los manuales y reglamentos que para este efecto emita EL CONCEDENTE”.

Sugerimos que los Conductores del SIT sean capacitados por Instituciones de Educación Superior o su Equivalente, que cuenten con experiencia suficiente en la materia, y que éstas sean autorizadas por EL CONCEDENTE, de manera tal que la expedición de los certificados de habilitación sea automática a la presentación de la constancia de aprobación de la capacitación.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

25. El Numeral 22.13 de la Cláusula 22 – Derechos y Facultades de El Concedente, dice: *“22.13 Adicionar o eliminar elementos a la tipología de las unidades vehiculares que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura, mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte SIT, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos financieros. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo de EL CONCESIONARIO”.*

Sugerimos modificar el texto original por el siguiente: *“22.13 Adicionar o eliminar elementos a la tipología de las unidades vehiculares que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura, mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte SIT, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos financieros y sin afectar el equilibrio económico-financiero de la Concesión. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo de EL CONCESIONARIO.”*

ABSOLUCIÓN:

Se modificará el texto, quedando de la siguiente manera:

“22.13 Adicionar o eliminar elementos a la tipología de las unidades vehiculares que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura, mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte SIT, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos financieros y sin afectar el equilibrio económico- financiero de la Concesión. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo de EL CONCESIONARIO.”

26. La Cláusula 28: Uso No Exclusivo dice: *“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.”*

Solicitamos se precisen o especifiquen los usos que la flota del tercero hará en el Patio del Concesionario. Por ejemplo, para la recarga de combustible, mantenimientos preventivos (evidentemente no pueden ser correctivos u otros), etc. No puede ser una Cláusula abierta.

ABSOLUCIÓN:

Se acepta la observación, la cláusula quedaría así:

Clausula 28: 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

27. En el segundo párrafo de la Cláusula 47 - Corroboración de Especificaciones Técnicas, se establece que: *“Para lo cual, el CONCESIONARIO asumirá todos los costos, tramitará todos los documentos, realizará las acciones y gestiones necesarias, de modo que en visitas oficiales, se garantice el traslado a las plantas de producción, ensamblaje y pruebas, cómo mínimo de tres (3) técnicos por cada proceso, responsables de los seguimientos de los procesos y demás; esto en coordinación con EL CONCEDENTE”*.

Sugerimos que se incluyan: (i) condiciones como las de oportunidad y/o periodicidad; (ii) sobre qué elementos, equipos y componentes que conforman la infraestructura de transporte del Sistema Integrado de Transporte, aplica ésta condición (en nuestra opinión SOLAMENTE en relación a los Buses). Esta inclusión resulta importante para la modelación económica financiera de nuestra Propuesta.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

28. En el literal d) del Numeral 63.1 de la Cláusula 63 - Principios Básicos del Marco Económico del Contrato, se establece que: *“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”*.

Sugerimos se incluya una frase al final de texto, por lo que el literal d) tendría el siguiente texto: *“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, bajo condiciones iguales o similares a las establecidas a EL CONCESIONARIO en el Presente Contrato”*.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el Numeral 63.1, quedando de la siguiente manera:

“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 modos de transporte público de pasajeros en el área de influencia que se encuentren operando durante la vigencia del Contrato, bajo condiciones iguales o similares a las establecidas a EL CONCESIONARIO en el Presente Contrato bajo condiciones iguales o similares a las establecidas a EL CONCESIONARIO en el Presente Contrato”.

29. La Cláusula 65 - Competencia para la Determinación de la Tarifa al Usuario, dice: “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”.

Sugerimos modificar el texto por el siguiente:

“CLÁUSULA 65 - COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA TARIFA

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 presente Contrato de Concesión, que dan derecho a la utilización de vías y operación en el Sistema Integrado de Transporte, y en el que lo adicione o modifique la ley”.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la cláusula. Quedaría así:

“CLÁUSULA 65 - COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA TARIFA

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 en el que lo adicione o modifique la ley”.

-
30. En la Cláusula 103 - Penalidades Relacionadas con Obligaciones de Operacional, se repite el Cuadro de Infracciones y Penalidades.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a corregir el error

-
31. En la Cláusula 108 - Del Valor de la Concesión, se advierte una contradicción entre el valor en número y letras: “(...)El valor de la concesión asciende al tres punto cinco por ciento (4%) del ingreso (...)”; debiendo ser: “El valor de la concesión asciende a cuatro (4.00%) del ingreso

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la cláusula quedando de la siguiente manera:

“El valor de la concesión asciende al cuatro por ciento (4%) del ingreso bruto generados en el SIT pagado el primer día hábil de cada semana, por todo el plazo de vigencia de la concesión a favor de EL CONCEDENTE”.

-
32. En el Anexo 7 sobre la asignación de rutas a las Unidades de Negocio, a la Unidad de Negocio C8 Sabandía, se le asigna la ruta A10, que opera en la Cuenca de Paucarpata (Ciudad Blanca), estando fuera de la cuenca de Sabandía, donde tendríamos problemas para operar dicha ruta con un terminal fuera de la cuenca. Se solicita al Comité, asignar a la cuenca las rutas que salen del mismo.

ABSOLUCIÓN:

Se acepta la observación, se realizaran las modificaciones pertinentes.

-
33. En el Anexo 8, para la etapa de pre operación, se asigna 10 rutas a la Unidad de Negocio C8, Sabandía, de las cuales en la ruta:

- C022A, la Empresa de Trans. Tiburcio Choque – Cod. EC029,
- C54AA, la Empresa de Trans. R. CoaguilaCoaguila- Cod. EC054,
- C049, la Empresa de Trans. Ojo del Milagro de Characato S.A. – CodEC058,
- C64A, la Empresa de Trans. Servicios MultiplesCharacato S. A. – Cod. EC064,

Dichas Empresas no operan actualmente dichas rutas, por tanto no deben ser consideradas dentro del Formulario 1 del Anexo 8, de igual manera estas empresas no podrían estar aptas para presentarse al proceso de licitación, ya que no operan actualmente.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 34.** *En las Bases (Sobre 1 y 2), no solicitan ningún documento que acredite como empresa de transporte local en actividad actualmente, por lo que solicito, se requiera dicho documento, que puede ser por ejemplo: Resolución de Alcaldía de la Municipalidad de Arequipa, que otorga el Régimen Extraordinario de Permanencia de los Vehículos y Autorización para prestar servicio de transporte Regular de Personas a dichas Empresas, acogiéndose a la OM 797-2013.*

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 35.** Respecto a las cláusulas 17 y 18, el punto 17.9 y 18.1.1., se incluye la firma de contrato de transferencia de vehículos por parte de los fabricantes con carácter renovable, sin embargo según las mismas bases serán consideradas las unidades que cumplan con las especificaciones requeridas desde el año 2008 y que se encuentren actualmente dentro de la flota del consorcio, motivo por el cual pedimos especifiquen que serán para aquellos vehículos que recién se incorporen a la misma, así también considerar que se permite la forma de alquiler de unidades motivo por el cual se debería también considerar los contratos de alquiler de las unidades.

ABSOLUCIÓN:

Se modificara el las clausulas en los puntos 17.9 y 18.1.1., de la siguiente manera:

17.9 Para el caso de flota por renovar; un ejemplar Original del Contrato Preparatorio de transferencia de Buses con carácter renovable (celebrado bajo la legislación peruana aplicable) firmado y sellado por el o los fabricantes de Buses, cuyos efectos deben estar sujetos a la suscripción del Contrato de Concesión por parte de EL CONCESIONARIO y en la que se establezca: (i) el cronograma de fabricación de los Buses; (ii) el compromiso de entrega treinta (30) días calendarios antes de la Fecha de Inicio de las operaciones; y, (iii) se certifique el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas ofrecidas en la propuesta presentada.

18.1.1 Para el caso de la flota por renovar considerada en la propuesta de licitación, EL CONCESIONARIO debe presentar los contratos definitivos de transferencia de Buses firmados y sellados por el o los fabricantes de Buses, en los que los buses han sido transferidos y que contemplen las características de los mismos en concordancia con las especificaciones técnicas de la oferta ganadora y los requisitos exigidos en las bases; así como que se encuentran en condiciones óptimas para prestar efectivamente el servicio y que cumplen con los requisitos de acceso previstos en las normas nacionales y locales.

- 36.** Respecto a las obligaciones del concedente, el punto 20.2.25, el concedente obliga al concesionario a obtener certificaciones ISO, se les solicita al comité se especifique cuales son las requeridas y además señalar tiempos prudenciales para poder obtener dichas certificaciones.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 37.** Respecto al título IV, cláusula 26, punto 26.1, la construcción de patios y talleres, serán construidos a costo y riesgo del concesionario, se le solicita al comité especifique el ISO requerido, así como también permitan la figura de alquiler de los mismos cumpliendo las exigencias establecidas, presentándose los contratos correspondientes para garantizar el servicio.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

38. Respecto al capítulo IV cláusula 28, se le solicita al comité eliminar la misma, ya que el financiamiento íntegro del mismo es por parte del concesionario, así como también determinar que otro concesionario haga uso del mismo originaria superposición de rutas y malestar respecto la operación de la cuenca.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la clausula quedando de la siguiente manera:

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, previo acuerdo de compensación de costos y manteniendo el equilibrio financiero.

39. Sobre la cláusula 39 del título V, en las bases se establece que la flota será de propiedad del concesionario, se solicite al comité incluyan la forma de alquiler que nos mencionaron en mesas de trabajo anteriores, ya que será muy difícil que los consorcios que están formados por empresas en las cuales los vehículos pertenecen a los socios transfieran su único activo fijo al consorcio y éste durante los primeros años de funcionamiento no podrá financiar la adquisición de nuevas unidades.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

40. En la cláusula 26 del título V, se especifica que el servicio público de transporte en la modalidad de colectivos seguirán funcionando incluso en la etapa operativa, así se superpongan las rutas, se le solicita al comité se elimine dicha cláusula, ya que dicha forma de transporte no cumplen con las especificaciones de vehículos que exige las bases, así como también se estaría transgrediendo la exclusividad de rutas en las diferentes cuencas poniendo en riesgo el sistema.

ABSOLUCIÓN:

La Cláusula 26 del Título V, no corresponde a lo que señala.

Se modificará la consulta hecha en relación la cláusula 46 del Título VI del contrato de rutas complementarias.

CLÁUSULA 46 INTERACCIÓN CON LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO-DERECHOS DE PASO

EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO reconocen y aceptan que la operación del Servicio Público de Transporte Colectivo en su área de Influencia, requiere que las rutas autorizadas por la Autoridad de Transporte para la prestación de dicho servicio, durante la Etapa Per-operativa

Como consecuencia de lo anterior, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO reconocen la existencia de esta circunstancia, necesaria para la prestación del servicio público de transporte colectivo, durante la etapa Pre-operativa.

EL CONCEDENTE definirá, los aspectos relacionados con la coexistencia de los dos servicios públicos de transporte, durante la etapa pre-operativa

41. Observamos la Cláusula 92 del Proyecto del Contrato, ya que se vienen requiriendo la adquisición de diversos seguros, como Seguros de Riesgos Laborales, Seguro de Todo riesgo contra daños a los bienes adscritos a la concesión; Seguro de Responsabilidad Civil, entre otros. Considerando que resultan excesivos, costosos e innecesarios, ya que a la fecha las unidades vienen circulando con SOAT o AFOCAT, conforme a la normatividad de la materia.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la clausula:

92.1.1 Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito

EL CONCESIONARIO deberá contratar y mantener vigente la póliza del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT), conforme a lo previsto en la normatividad de la materia y aquellas normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.

Excepcionalmente desde la firma de contrato y hasta por un periodo de 4 años se podrá contratar AFOCAT

42. Respecto al Título X, cláusula 100, se les solicita omitir la penalidad por colocar cualquier tipo de decoración o aditamentos funcionales o no que no hayan sido puestos por el fabricante, ya que colocar una simple banderita de Arequipa por la celebración de su aniversario ocasionaría 1 UIT de penalidad por unidad.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada:

43. Respecto al título X, cláusula 100, instalación de equipos de sonido, equipos de información sonora no autorizada por el concedente ocasiona una penalidad de 3 UIT, cuando Uds. entenderán que un equipo de sonido se malogra en cualquier momento y probablemente el concedente no tengo el tiempo para autorizar el cambio del mismo, es por ello que solicitamos, se elimine dicha penalidad o en su defecto cambiarla, estableciendo los lineamientos acerca del sonido, música, decibeles permitidos.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

44. Respecto al título X, cláusula 100, acerca de: "Emplear combustibles de menor calidad al comprometido en su propuesta y el contrato para la operación de la flota de autobuses, de muestra obtenida directamente de los autobuses o de la estación de combustible en los Patios y Talleres", se les solicita eliminar dicha penalidad, en vista que el concesionario no es responsable del tipo de combustible comercializado en el Perú, siendo una responsabilidad del Ministerio de Energía y Minas.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

45. Respecto al título X, cláusula 101, sobre: "Operar con luces apagadas en horario nocturno", se solicita al comité eliminar dicha penalidad, puesto que la luz de un vehículo se puede averiar en cualquier momento, no pudiendo repararse inmediatamente y no siendo responsabilidad directa del concesionario, ya que son cosas fortuitas que ocurren el diario accionar del transporte.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

46. En cuanto al título X, cláusula 101: "Operar con defectos en la luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación, frenado o internas", al igual que en el punto anterior se solicita al comité eliminar dicha penalidad por no ser de responsabilidad directa del concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

47. En el título X, cláusula 101, señala que operar con ventanas rotas penaliza con 0,5 UIT, se les solicita eliminar la misma, puesto que como Uds. tendrán conocimiento esta situación es causada fundamentalmente por los usuarios, no teniendo el concesionario manera de cambiar la misma inmediatamente, solicitamos eliminen dicha penalidad.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

48. Siguiendo con el título X, cláusula 101, respecto a: “Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros, ya sea por daño o incorrecto uso”, es algo que puede suscitarse en el desempeño natural del transporte, no pudiendo ser controlado por el concesionario, solicitamos al comité se elimine la misma.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

49. Título X, cláusula 101, dice lo siguiente: “Incumplimiento del horario asignado con una diferencia mayor a un minuto”, considerando que ninguna de las rutas tiene corredores exclusivos no se nos puede aplicar una penalidad que depende del buen manejo por parte de la policía del tránsito, que definitivamente escapa a la responsabilidad del concesionario, es por ello que se solicite eliminar dicha penalidad.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

50. En el título X, cláusula 101, dice lo siguiente: “Alterar el recorrido de un servicio sin previa autorización o instrucción de EL CONCEDENTE”, se solicita al comité eliminar dicha penalidad, puesto que como tienen conocimiento muchas veces no se puede cumplir con el recorrido por pistas en mal estado, manifestaciones y huelgas, motivos en los cuales el concesionario no tiene control.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la penalidad mencionada

51. Se solicita de manera respetuosa al Comité, corregir el enunciado en el primer renglón de la página 7 “**demanda en horas pico y horas valle y programara 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:

Se procede a modificar el párrafo:

“8. DE LA OPERACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE¹

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 programara las frecuencias y velocidades de circulación máxima²”

52. Se solicita de manera respetuosa al Comité, corregir el error presentado en la página 12 de las bases “**Operación Efectiva: Corresponde al inicio de las operaciones de las rutas troncales, articuladas a las rutas alimentadoras, estructurantes, el componente tecnológico y haciendo efectivo el cobro de tarifas por el servicio**”. Teniendo en cuenta, que el sistema no considera rutas articuladas, sino, pre troncales.

ABSOLUCIÓN:

¹ Modificado con Circular N° 019-2013-MPA-CE

² Modificado con Circular N° 004-2011-MPA-CE

Para aclaración se pone la “coma” en el lugar correspondiente:

“Operación Efectiva: *Corresponde al inicio de las operaciones de las rutas troncales, integradas a las rutas alimentadoras, estructurantes, el componente tecnológico y haciendo efectivo el cobro de tarifas por el servicio”*previa comunicación al Comité Especial, tendrán acceso a la información técnica y complementaria.

- 53.** Se solicita de manera respetuosa al Comité, en lo referente al numeral (b) de la página 33, aceptar los Formularios 17, que ya se tienen firmados del anterior proceso, es decir, que quien posea formularios firmados con el formato de las anteriores bases, sean aceptados y que se elimine nuevo Formulario 17 que tienen la bases publicadas el día 13 de mayo del 2015

No sería justo con quienes han hecho una labor importante en la consecución de propietarios y la formalización de su participación en un proponente, que el simple cambio de numeración en un formulario y unas modificaciones que para nada alteran el fondo del mismo, dieran por perdido semejante esfuerzo.

Se sugiere entonces que se mantengan este anexo tal como ha estado contemplado a lo largo de este proceso, sin considerar modificación alguna.

ABSOLUCIÓN:

Se considera en parte la consulta, la numeración 17 o 17-A no invalida el formulario, pudiendo presentarse el formulario 17 o 17-A de las bases publicadas anteriormente, esto toda vez, que se mantiene el fondo del mismo.

- 54.** Se solicita de manera respetuosa al Comité, reconsiderar la remuneración kilometro 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.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 55.** 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, sea del 45.13% de los viajes iniciales. Anexo 7, páginas 52 a 62.

ABSOLUCIÓN:

Se realizara la ampliación detallada en el anexo 7

- 56.** Se solicita de manera respetuosa al Comité, informar si los ganadores de cada unidad de negocio, pueden modificar las rutas que se presentan en Anexo 7, páginas 63 a 141, ya que no se ven viables algunas de ellas y considera que al menos una ruta debe ingresar al cercado de la ciudad.

ABSOLUCIÓN:

Las Rutas podrán ser modificadas sólo por EL CONCEDENTE, o con su aprobación en caso sea solicitado por EL CONCESIONARIO. Bajo sustento técnico: modelación integral del sistema, demanda entre otros estudios

- 57.** 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:

Ceñirse a las bases

Respecto al Contrato del Corredor Troncal:

58. 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:

- a) Ceñirse a las bases
- b) Se modifica el cuarto párrafo de la siguiente manera: “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”.

59. Respecto a la Cláusula 09 del contrato:

“Para efectos del presente contrato cuando se haga referencia a SITRANSORTE 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 SITRANSORTE 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:

Ceñirse a las bases.

- 60.** 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:

Ceñirse a las bases

- 61.** 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:

Ceñirse a las bases,

- 62.** 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 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; 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”.

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 previsto en el presente contrato. Más aún, si se tiene previsto un fondo para tal, como lo describen las bases de la presente licitación.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 63.** 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:

Ceñirse a las bases

- 64.** 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 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.

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:

Ceñirse a las bases

65. Respecto a la Cláusula 74 numeral 74.2.2 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:

Procede la observación y se modifica el texto:

“Permitir diferir, el incremento en la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, de manera que se mantenga el equilibrio económico financiero del Sistema”.

66. 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:

Ceñirse a las bases

67. Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 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:

Ceñirse a las bases

68. Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 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:

Ceñirse a las bases

69. Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 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:

Ceñirse a las bases

70. 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:

Ceñirse a las bases

71. 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:

Ceñirse a las bases.

72. 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:

Ceñirse a las bases

73. Respecto a la Cláusula 101 numeral 101.2 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:

Se modifica el texto de la siguiente manera

101.2. Con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan que EL CONCEDENTE podrá modificar, crear o suprimir las causales y los montos de las penalidades que se han establecido en el presente Contrato de

Concesión, previo sustento técnico puesto en conocimiento de la Junta de Operadores, pudiendo este último emitir recomendaciones al respecto.

- 74.** Respecto a la Cláusula 101 numeral 101.3 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:

Ceñirse a las bases

- 75.** Respecto a la Cláusula 104 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:

Ceñirse a las bases

- 76.** Respecto a la Cláusula 112 numeral 112.3 del contrato:
“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE incurra en incumplimiento injustificado del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero”.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe el texto de la presente cláusula, en el cuanto a la responsabilidad que tiene el CONCEDENTE de indemnizar al CONCESIONARIO.

ABSOLUCIÓN:

“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE incurra en incumplimiento injustificado del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero, reservándose el concesionario su derecho a solicitar las indemnizaciones que les corresponde a través de los mecanismos previstos en el contrato de concesión”.

- 77.** Respecto a la Cláusula 112 numeral 112.4 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:

Ceñirse a las bases

78. 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 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 acudiría 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:

Ceñirse a las bases

79. 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

Ceñirse a las bases: Revisar Numeral 92.4

80. Respecto al Anexo 1, definición 1.50 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:

Respecto al Contrato de las Unidades de Complementarias:

81. 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

- a) Ceñirse a las bases:
- b) Se modifica el cuarto párrafo de la siguiente manera: “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”.

82. Respecto a la Cláusula 13 numeral 13.5 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 tarifaria, pero

nunca como un nuevo operador que participe de las coberturas propias del sistema o entre en paralelismo con su cobertura. Lo anterior, con énfasis en las rutas sub alimentadoras de que trata el Anexo 9.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

83. 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:

Se modifica el texto quedando de la siguiente manera:

“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 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”.

84. 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 4.0% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte. Así como el 100% de los ingresos generados por negocios colaterales, los provenientes de las penalidades y sanciones impartidas; el 100% de la publicidad realizada en los autobuses y el 100% de la publicidad que se realice en las terminales y estaciones del sistema”.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

85. 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:

Se modifica de la siguiente manera

22.13 Adicionar o eliminar elementos a la tipología de las unidades vehiculares que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura, mejoren la

operación del Sistema Integrado de Transporte SIT, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos financieros y sin afectar el equilibrio económico- financiero de la Concesión. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo de EL CONCESIONARIO.

86. 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”.

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 previsto en el presente contrato.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

87. 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:

Ceñirse a las bases

88. 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:

89. 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:

Ceñirse a las bases:

90. 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:

Procede la observación y se modifica el texto:

“Permitir diferir, el incremento en la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, de manera que se mantenga el equilibrio económico financiero del Sistema”.

91. 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:

Ceñirse a las bases

92. 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:

Ceñirse a las bases

93. 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:

Ceñirse a las bases

94. 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:

- 95.** 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:

Ceñirse a las bases

- 96.** 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:

Ceñirse a las bases

- 97.** Respecto a la Cláusula 99 numeral 99.2 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:

Se modifica el texto de la siguiente manera

- 99.2. Con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan que EL CONCEDENTE podrá modificar, crear o suprimir las causales y los montos de las penalidades que se han establecido en el presente Contrato de Concesión, previo sustento técnico puesto en conocimiento de la Junta de Operadores, pudiendo este último emitir recomendaciones al respecto.
-

98. Respecto a la Cláusula 99 numeral 99.3 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 y todas las relacionadas con penalidades sean fruto de concertación con la Junta de Operadores.

ABSOLUCIÓN

Ceñirse a las bases

99. Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.3 del contrato:
“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE incurra en incumplimiento injustificado del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero”.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe el texto de la presente cláusula, en el cuanto a la responsabilidad que tiene EL CONCEDENTE de indemnizar al CONCESIONARIO.

ABSOLUCIÓN:

“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE incurra en incumplimiento injustificado del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero, reservándose el concesionario su derecho a solicitar las indemnizaciones que les corresponde a través de los mecanismos previstos en el contrato de concesión”.

100. Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.4 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:

Ceñirse a las bases

101. Respecto a la Cláusula 114 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:

Ceñirse a las bases

102. 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 desgate natural de los bienes, provocados por el uso y el tiempo.

ABSOLUCIÓN:

Se elimino el titulo XIV con las clausulas 119, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125 y 126, debido a que en el nuevo escenario de implementación del Sistema Integrado de Transportes no existen bienes entregados por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO.

103. 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:

Ceñirse a las bases: Revisar Numeral 90.4.1

104. Respecto al Anexo 1, definición 1.50 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

105. En el Capítulo I/Conceptos Básicos/Antecedentes, se señala: *“De igual forma con fecha 15 de Marzo del 2013 la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial, en el marco de las funciones delegadas por el Consejo Municipal mediante el artículo 6 de la Ordenanza 599-2009-MPA ha procedido mediante Resolución Gerencial Nro. 586-2013 ajustes técnicos al Plan Regulador de Rutas de la ciudad con el fin de mejorar el servicio a los usuarios del transporte público; de igual forma en la misma fecha y mediante Resolución Gerencial Nro.587-2013 la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial ha procedido aprobar ampliaciones de rutas dentro del Plan Regulador de Rutas; las mismas que por su naturaleza y requerimiento de tratamiento especial en su operación serán denominadas rutas **sub-alimentadoras**”.*

De igual forma en el Anexo 09/Incorporación de las Rutas Sub Alimentadoras como extensión y bifurcación de las rutas Alimentadoras y Estructurantes del SIT/ 1. Análisis de la creación de Rutas Sub Alimentadoras/ 1.1. Problemática del servicio de transporte público en las zonas alejadas de la ciudad de Arequipa, se señala: *“La ciudad de Arequipa, debido a su geografía es una urbe fraccionada, dividida y en algunos casos con poca accesibilidad. El crecimiento de la población se viene dando en las periferias y donde no existe planificación urbana. Es por tal motivo que las condiciones de acceso y facilidad para llegar a dichas zonas son dificultosas para el servicio de transporte público.*

*En la actualidad existen rutas de transporte público que ofrecen servir a distintas zonas periféricas de la ciudad pero en horarios no regulares, es decir, solo atienden a la población en las horas de mayor demanda y en horas valle no existe servicio. Asimismo existen zonas inaccesibles para vehículos de mayor envergadura a la de las **Camionetas rurales (Combis)** y por tanto no son servidas, causando malestar en la población que exige a las autoridades la llegada de otras rutas y por ende se ocasiona la superposición de recorridos y la competencia desleal.”*

CONSULTAMOS

- El motivo por el cual las rutas SUBALIMENTADORAS no han sido INCORPORADAS en el PLAN REGULADOR DE RUTAS (http://www.muniarequipa.gob.pe/descargas/transportes/plan_regulador_2015.pdf), no existiendo ITINERARIOS específicos que incluya Km recorridos/día, demanda de usuarios, viajes planificados, horarios, flota de transporte, entre otros.
- ¿Quién asume el costo de la operación de las rutas SUB-ALIMENTADORAS?, ¿el usuario o el Sistema?
- ¿Se utilizarán vehículos tipo M2 (Camionetas Rurales) en su operación dado lo inaccesible para vehículos de mayor envergadura?
- Conforme las modelaciones presentadas al equipo técnico sobre los efectos de las modificaciones (incrementos de kilómetros) sobre el sistema (ingresos del Concesionario), consideramos debe de definirse la Definición de Rutas Sub-Alimentadoras, si son EXTENSIONES o BIFURCACIONES.

ABSOLUCIÓN:

- Si han sido incorporadas en el plan regulador de rutas mediante resolución gerencial N°587-2013-MPA
- El CONCESIONARIO de la cuenca tendrá a su cargo la elaboración del estudio específico de las rutas Sub alimentadoras. Asimismo de acuerdo a dicho estudio el CONCESIONARIO presentara su propuesta la cual será evaluada posteriormente por SITRANSPORTE.
- En el caso de sub alimentadoras, si es posible excepcionalmente conforme a la OM 640-2010-MPA
- Revisar el Anexo 09

-
106. Con respecto al CAPITULO II/DE LA LICITACIÓN ESPECIAL/ 15 Convocatoria, Objeto y Características/15.2 Cronograma.

SUGERIMOS

- El aplazamiento de la Segunda Absolución de Consultas y Observaciones, en el sentido de que mediante Circular N°005-2015-MPA-CE se ha procedido a PUBLICAR la ABSOLUCIÓN de la primera ronda de CONSULTAS Y OBSERVACIONES, incluyendo modificaciones en el Pliego, estas modificaciones deberían de establecerse en una PRIMERA VERSIÓN INTEGRADA de las bases, situación que permitiría realizar una SEGUNDA presentación de Consultas y Observaciones con mucha mayor objetividad y analizando los efectos de las modificaciones realizadas.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases: Se otorgaron a los postores, 5 rondas de Consultas y Observaciones en el presente proceso de Licitación.

107. Con respecto al punto 21.2/ Contenido del sobre N°2 – Propuesta técnica, se señala: *“El Postor deberá presentar la documentación que acredite que cumple con los factores de evaluación; de acuerdo al siguiente detalle: b) Las empresas postoras o consorcios postores deberán acreditar la participación de transportistas locales, para lo cual presentaran el Formulario 17 adjuntando la **Declaración Jurada de afiliación** (Formulario 17-A), de cada Transportista local a la empresa postora, con el número de registro del SISTRAN de la MPA, copia del DNI y de las tarjetas de propiedad de las unidades vehiculares que han o vienen prestando el servicio de transporte en la ciudad de Arequipa, el Comité Especial verificara dicho registro en el SISTRAN y que no deberán de repetirse los vehículos en otras propuestas”.*

OBSERVAMOS

- El hecho de que el PLIEGO haya incorporado la definición de AFILIADO, no guarda CONGRUENCIA con lo establecido en las bases referidas al “Empoderamiento” del proyecto por parte de los involucrados, y la SOCIALIZACIÓN del SIT directamente con los socios de las empresas de transporte de la ciudad, a nuestro parecer generará la “MERCANTILIZACIÓN” del formulario N°17-A, no garantizando que los transportistas actuales sean parte de la reforma del transporte de Arequipa. De igual forma NO EXISTE norma referida a transporte público que incluya el término “AFILIADO”, sugerimos que cada transportista que desee participar en forma individual en una propuesta sea integrado como ACCIONISTA de la persona jurídica participante.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

108. Con respecto al Capítulo V/EVALUACION DE PROPUESTAS, OTORGAMIENTO DE LA BUENA PRO Y SU CONSENTIMIENTO/24. EVALUACIÓN DE PROPUESTAS, se señala en el cuadro de calificación: *“ La equivalencia de la flota actual a la flota a utilizar será tomando en cuenta el cuadro de equivalencia de flota estimada a **combis** o **couster** por acreditar (ver cuadro: Equivalencia de flota estimada para absorción de transportistas locales del Anexo 7)”.*

OBSERVAMOS

- La clasificación vehicular definida por el Reglamento Nacional de Vehículos no contempla las definiciones de “COMBIS” o “COASTER”, por lo que sugerimos que se clasifiquen los vehículos por acreditar como puntaje dentro del ITEM PARTICIPACIÓN DE TRANSPORTISTAS LOCALES de acuerdo a lo establecido en el Reglamento, de tal forma las combis serán unidades tipo M2 y las Coaster unidades tipo M3.

ABSOLUCIÓN:

Se modificara el capítulo V y anexo 7 la terminología de Combis por M2 y las Couster por M3.

109. Con respecto al ANEXO 7/ Cuadro de FLOTA EQUIVALENTE por unidad de NEGOCIO

SUGERIMOS

Que la denominación de los cuadros del Anexo 7 sea la misma a la que se hace referencia en los cuadros de calificación (Capítulo V del Pliego), p.ejemplo: En el pliego se hace referencia a un cuadro de “EQUIVALENCIA DE FLOTA ESTIMADA PARA ABSORCION DE

TRANSPORTISTAS LOCALES”, mientras que en el ANEXO 7 el cuadro en mención se denomina FLOTA EQUIVALENTE.

OBSERVAMOS

- El cuadro denominado FLOTA EQUIVALENTE del anexo 7, tiene la siguiente Observación:
- *Flota equivalente corresponde a unidad coaster o camioneta rural en operación.
- La flota de transporte público regular de personas de la ciudad de Arequipa tiene las siguientes características. (*Información del SISTRAN de la MPA a marzo del 2015*)

CLASIFICACIÓN	CLASE	Q	%	ACUM	P/CLASIF	%/CLASIF	ACUM/CLASIF
M1-AUTOS	AUTOMÓVIL	59	2.58%	2.58%	469	20.53%	20.53%
	M1-AUTOMÓVIL	264	11.56%	14.14%			
	M1-CAMIONETA RURAL	12	0.53%	14.67%			
	M1-STAT.WAGON	80	3.50%	18.17%			
	STATION WAGON	54	2.36%	20.53%			
M2 CAMIONETA RURAL	CAMIONETA RURAL	101	4.42%	24.96%	415	18.17%	38.70%
	M2-C3-CMTA RURAL	141	6.17%	31.13%			
	M2-CAMIONETA RURAL	173	7.57%	38.70%			
COASTER M2	M2-OMNIBUS	43	1.88%	40.59%	43	1.88%	40.59%
M3 - BUS	BUS	1	0.04%	40.63%	1306	57.18%	97.77%
	M3-OMNIBUS	939	41.11%	81.74%			
	ÓMNIBUS	366	16.02%	97.77%			
	(en blanco)	51	2.23%	100.00%	51	2.23%	100.00%
	TOTAL	2284	100.00%	200.00%	2284	100.00%	

- Según este detalle las unidades tipo M2 y M3 sumarían 1815 unidades OPERATIVAS (es decir UNIDAES no afectadas por el cronograma de Régimen extraordinario de permanencia de vehículos destinados al Servicio de Transporte Regular de Personas de la provincia de Arequipa definido mediante RM 114-2013-MTC), si se considerarían sólo estas unidades el cuadro de equivalencia debería de ser reformulado en vista a que considera 2553 unidades. Asimismo las unidades del cuadro cuya clase es M1 (destinados al transporte COLECTIVO), cuentan con TARJETA DE CIRCULACIÓN VIAL y código SISTRAN por lo que debe definirse si su incorporación como Transportistas LOCALES generará puntaje.

SUGERIMOS

- Que se retire de la observación del cuadro denominado FLOTA EQUIVALENTE del Anexo 7, y se considere flota cuya clase sea M2 y M3, además que el requerimiento sea sólo tener o haber tenido inscripción en el SISTRAN de la MPA.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el anexo 7, quedando de la siguiente manera:

- * La Flota corresponde a unidades M2 y M3, que estén registradas en el SISTRAN de la Municipalidad de Arequipa, como habilitada o inhabilitada.

110. Con respecto al Capítulo V/EVALUACION DE PROPUESTAS, OTORGAMIENTO DE LA BUENA PRO Y SU CONSENTIMIENTO/24. EVALUACIÓN DE PROPUESTAS, se señala: *“Superposición actual de la Unidad de Negocio propuesta: Porcentaje promedio de superposición de recorridos de la flota acreditada con el recorrido dentro del área geográfica de la cuenca de la unidad de negocio a la que postula. (Mínimo de 40% - máximo el 80% del nivel de superposición)”*.

OBSERVAMOS

- Existe contradicción entre lo definido en el pliego referente a SUPERPOSICIÓN como “Porcentaje promedio de superposición de recorridos de la flota acreditada con el recorrido dentro del área geográfica de la cuenca de la unidad de negocio a la que postula. (Mínimo de 40% - máximo el 80% del nivel de superposición)” y lo establecido en el formulario N°18 que determina la Superposición al INICIO de la ruta dentro de la cuenca, situación confusa en especial en lo referente a las cuencas de CONO NORTE, CAYMA, MARIANO MELGAR, SELVA ALEGRE-MIRAFLORES, PAUCARPATA, HUNTER, entre otros. Solicitamos se defina en forma OBJETIVA la forma como se calificará este factor.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el capítulo V, EVALUACIÓN DE PROPUESTAS.

111. Con respecto a las rutas TRONCALES

CONSULTAMOS

- ¿Operarán en la Etapa PREOPERATIVA?

ABSOLUCIÓN:

Las rutas troncales podrán operar en la etapa preoperativa previa aprobación del CONCEDENTE

112. Con respecto al ANEXO 01 y 02, se hacen referencia a las características obligatorias que deben ser cumplidas por todos los vehículos, que brinde servicio dentro del SIT, entre ellas la Resolución Directoral 843-2010-MTC/15, que dispone “ESTABLECEN CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA LIMITADOR DE VELOCIDAD PARA VEHÍCULOS HABILITADOS QUE PRESTAN SERVICIO EN LOS AMBITOS NACIONAL Y REGIONAL”. Como puede denotarse de la Resolución en mención (Art. 1°) la obligación incluye a todos los vehículos de ámbito nacional y regional.

SUGERIMOS

- Que este requerimiento sea eliminado de los anexos 01 y 02.

ABSOLUCIÓN:

Se modificara, eliminando el Item. Del anexo 01 y 02

113. Con respecto al Anexo N°3/Factores de Competencia Reales a la fecha se tienen los siguientes datos aportados por el pliego: (Pág. 18)

Operadores Complementarios del Sistema	Valor Referencial
Operador de Transporte (Pagos por Kilómetros)	Por definir
Operador de Transporte (Pagos por Pasajeros)	Por definir
Operador Tecnológico	Por definir
Derecho de Concesión MPA	4.00%
Operador de FIDEICOMISO	0.15%
Fondo de contingencia (Tasa de recaudo temporal hasta acumular un fondo que la junta de operadores y el concedente determine para enfrentar contingencias del sistema)	1.00%

Fuente: Valores referenciales propuestos por la Gerencia de Transporte y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Arequipa y Evaluada y Consentida por el Comité Especial de Licitación Pública.

OBSERVAMOS

- A la fecha NO SE HAN DETERMINADO los valores referenciales, por lo que resulta imposible realizar una modelación ECONÓMICA, por lo que dejamos constancia que las OBSERVACIONES REALIZADAS sólo son de CARÁCTER NORMATIVO y TECNICO, no pudiendo realizarse OBSERVACIONES de carácter ECONOMICO-FINANCIERO, por lo que solicitamos se apertura una nueva rueda de CONSULTAS Y OBSERVACIONES luego de publicar los VALORES REFERENCIALES, la tarifa y los Valores de pago máximo por Km recorrido para todas las cuencas.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

114. Con respecto al ANEXO 8 /ETAPA PEROPERATIVA/2. PLAN DE OPTIMIZACIÓN DE RUTAS, se señala: “Dentro de la etapa Pre operativa, existe la fase de optimización de recorridos en las rutas actuales de transporte público. El objetivo de esta fase es mejorar el diseño de las rutas y disminuir el número de flota en servicio, bajo los siguientes supuestos:
- Para optimizar el recorrido de las rutas:
 - Linealizando recorridos que son sinuosos
 - Sustituyendo flotas de menor capacidad por vehículos de mayor envergadura que cumplan las características técnicas de buses del SIT.
- Para disminuir el número de rutas:
- Cuando exista duplicidad de recorrido entre dos o más rutas.
 - Cuando exista superposición de recorrido en más de un 60% entre dos rutas.
 - Cuando una ruta de transporte público deje de brindar servicio durante tres días consecutivos.”

CONSULTAMOS

¿Cómo se disminuirá la duplicidad de rutas de Cuencas diferentes en Etapa Pre-operativa? Debe tenerse en cuenta que el nivel de superposición de rutas en ETAPA PREOPERATIVA conforme el ANEXO 8, tendrá indicadores mayores al 60%. Por ejemplo las CUENCAS C2 y C3 tienen un nivel de SUPERPOSICIÓN mayor al 60% en las rutas E010A y E001, no siendo las únicas muestras de SUPERPOSICIÓN, ya que al llegar a la AV. EJÉRCITO/ AV. LA MARINA/ JUAN DE LA TORRES se producen niveles muy altos de SUPERPOSICIÓN de rutas con cuencas como C9, C4, etc.

¿Cómo se GARANTIZA el nivel de servicio, y el retorno de la inversión bajo estas condiciones?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

115. Que no existe informe técnico actualizado y con datos ciertos que permitan acreditar que las bases han sido elaboradas sobre datos fidedignos y comparables, el estudio de oferta y demanda no es actualizado.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

116. Conforme a los actuales índices de inflación no se ha demostrado la sostenibilidad de la propuesta económica a la que se hacer referencia en los términos de referencia, no hay claridad en cuáles son las variables usadas para determinar el equilibrio entre la oferta y la demanda, ni cual el modelo o sistema de costos que se ha utilizado para determinar los costos referenciales de los pasajes que figuran en los anexos de las bases y que ha dado como resultado el precio de equilibrio por usuario (pasajero).

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases: revisar numeral 20.1.MECANISMO DE REVISIÓN DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA, de las bases de licitación.

117. Observamos las Bases y solicitamos su nulidad por que se ha diseñado el SIT como un monopolio o sistema de Cartel y considerando que la constitución prohíbe este tipo de organizaciones que afecta la libertad de empresa y competitividad empresarial es necesario declarar su nulidad.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases: revisar Ordenanza Municipal N° 600-2009-MPA

118. Solicitamos la nulidad de las bases y de los términos de referencia porque las bases y términos de referencia planteados no garantizan la generación de empresa y no facilitan el ingreso del microempresario en términos de igualdad y equidad al libre mercado y a la libre competitividad

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

119. La estructura la estructura de remuneraciones y salarios que se ha tomado como referencia para elaborar las bases del SIT y determinar un pasaje referencial o de equilibrio por persona de S/. 1.5 no es acorde a la realidad económica vigente en la ciudad de Arequipa, por tal razón se incurre en causal de nulidad de las bases propuestas por usar datos inexactos y que no están acordes con la realidad económica del país.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

119. No existe un sistema de paraderos debidamente aprobado por ORDENANZA y que sirva como referencia en la elaboración de BASES DEL SIT ni se ha implementado la respectiva infraestructura.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

120. No puede llevarse a cabo la licitación por no existir infraestructura vial adecuada que permita la ejecución de lo plasmado en las bases, ya que la actual red vial no es la adecuada.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

121. No se ha cumplido con informar si para la operatividad de la unidad de recaudo del Sistema Integrado de Transporte de Arequipa existe opinión favorable del MEF (Ministerio de Economía y Finanzas), como exige la ley.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

122. **Observamos que no se ha cumplido con solicitar la opinión previa del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)** respecto a la versión final del contrato de concesión, que aparece como parte de las bases de la Segunda Licitación Especial, conforme lo exigen las normas vigentes.

De acuerdo a la Ley Marco de Asociaciones Público-Privadas y su Reglamento, Decreto Legislativo N° 1012, el diseño final del contrato requiere “**sin excepción y bajo sanción de nulidad**” la opinión favorable del MEF antes de que se otorgue la buena pro. De no contarse con esta opinión los actos posteriores que se emitan dentro del proceso, **incluyendo la adjudicación de la buena pro serán nulos.**

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

123. ANEXO 2.

2.3.2.1. Colores de los buses que ya se encuentran determinado por cuenca.- Sugerimos que la Empresa o Consorcio ganador debe determinar los colores.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

124. **SEGUNDO:** ANEXO 3.

OPERADORES COMPLEMENTARIOS DEL SISTEMA – VALOR PREFERENCIAL

En cuanto a esto existen seis puntos, en tres de los cuales su valor referencial no se encuentra definido y en cuanto a los otros tres restantes en uno de ellos que es Derecho de Concesión MPA su valor referencial que es del 4,00 % es muy elevado y así mismo no se especifica el origen de dicho valor.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

125. TERCERO: ANEXO 6.

INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA Y MOBILIARIO PARA EL SIT

B) PARADEROS - RUTAS ALIMENTADORAS Y ESTRUCTURANTES, ASI COMO PARADEROS SIMPLES ALIMENTADORES DE CONEXIÓN CON LA TRONCAL

Que entidad construirá los paraderos antes mencionados y en qué tiempo, y como se garantizara esto a la Empresa o Consorcio ganador.

ABSOLUCIÓN:

Es responsabilidad del CONCEDENTE

- 126.** Como participantes solicitamos una información transparente sobre las cuencas 6 y 7 que actualmente están en problema judicial, según entendidos en esta materia no se deberían licitar esas dos cuencas, es por esto que necesitamos una información clara y detallada por escrito para así cada participante pueda garantizar su inversión, caso contrario sería muy riesgoso participar ya que la inversión es muy elevada.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

Arequipa setiembre del 2015