



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

**CIRCULAR Nº 022 -2013-MPA-CE**

**ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y OBSERVACIONES**

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

**CONSULTAS Y OBSERVACIONES**

➤ **RESPECTO DE LAS BASES DE LICITACIÓN**

**1. OBSERVACIÓN:**

¿Los documentos que se encuentran apostillados por parte del socio extranjero que ya se encuentran apostillados del año 2011 y 2012 y que se tenían listos para presentar la propuesta antes de la suspensión de la licitación. Como por ejemplo: partidas registrales, escrituras públicas etcétera. ¿Serán tenidas en cuenta o se debe actualizar dicha información?

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor debe considerar que la apostilla lo que busca es certificar que el documento apostillado es igual al original; por lo que si el documento requiere encontrarse actualizado para su participación en el proceso o a sufrido modificaciones que son necesarias de acreditar; el postor deberá proceder a la apostilla con fecha actual; para esto deberá tener especial cuidado con los documentos que certifiquen la representación del postor o de las empresas que conforman el consorcio postor; al igual que los estados financieros de la empresa; sin que esta lista sea taxativa ni única, el postor debe revisar cada documento y calificar su necesidad de actualización o no.

## **2. OBSERVACIÓN:**

Dada la suspensión que sufrió el actual proceso, con el transcurrir del tiempo se han visto realizando cambios en los directorios y gerencias de las empresas. Por lo tanto, en la mayoría de los casos los actuales representantes legales de dichas empresas son diferentes a aquellos que firmaron el contrato de consorcio. En ese orden de ideas, se pregunta: ¿Si la vigencia de poder que se debe presentar es la del nuevo gerente, aunque no coincida con el gerente que firmo inicialmente el consorcio?

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá acreditar que a la fecha de la firma del contrato de consorcio las empresas celebrantes se encontraban debidamente representadas; de igual forma los postores conocen la necesidad de que distintos documentos se encuentren firmados y autorizados por los representantes legales de cada empresa; por lo que, para este fin deberán también acreditar el poder actualizado del representante de cada consorciado al momento de la presentación de sobres.

## **3. OBSERVACIÓN:**

Cuando en el numeral 21.1. se cita: ***k) Vigencia de poder de los Representantes Legales con una antigüedad no mayor a 30 días calendario a la fecha de presentación de sobres, debiendo ser emitida por la autoridad competente; o copia legalizada del contrato de consorcio en el extremo en que consten el nombramiento de los mismos, conforme a los requisitos establecidos en las presentes Bases.*** ¿Para el caso del consorcio se refiere a la vigencia de poder de los representantes legales del Consorcio?

### **ABSOLUCIÓN:**

Para el caso de consorcio el poder del representante legal se encuentra acreditado con el mismo contrato de consorcio. Además el postor deberá presentar la vigencia actualizada de poderes conforme el numeral 21.1 literal k) de cada uno de los representantes de las empresas conformantes del consorcio a efecto de acreditar su representación para la firma de documentos de cada empresa.

## **4. OBSERVACIÓN:**

Cuando en el numeral 21.1, se cita: u) Capital exigido por unidad de negocio; cuando el capital del Postor no alcance para financiar la unidad de negocio, el Postor presentará una estructuración de financiamiento considerando el monto y modalidad de financiamiento de la Unidad de Negocio, la cual tendrá el carácter de declaración jurada. ¿Se debe entender entonces que de no cumplirse con el requisito del 2% sobre la inversión total en una cuenta de Canalización de Flujos, el faltante si es que se presenta, el monto restante podrá acreditarse con una declaración jurada, que contemple una estructura de financiamiento?

### **ABSOLUCIÓN:**

El 2% está directamente relacionado a una señal que deberá de dar el postor para el financiamiento de la flota a renovar al momento de presentar su propuesta; este 2% debe estar en su totalidad en una cuenta de canalización de flujos o contrato de fideicomiso de inversión y no se permite una declaración jurada de cualquier diferencia a este respecto.

### **5. OBSERVACIÓN:**

Dado el tiempo de suspensión a que se ha visto sometido el proceso licitatorio, los consorcios que tenían un trabajo importante adelantado en cuanto a la consecución de los requisitos en el numeral 21.2. ***b) Las empresas postoras o consorcios postores deberán acreditar la participación de transportistas locales, para lo cual presentaran el registro del SISTRAN de la MPA y copia de las tarjetas de propiedad de las unidades vehiculares que vienen prestando el servicio de transporte.*** Encuentran que una parte importante de estos vehículos ha cambiado de propietario. ¿Para efectos de acreditar este numeral, es válida la información que ya se tiene en poder del Consorcio o debe actualizarse la misma? Solicitamos de manera respetuosa que la información que ya posee el Consorcio sea considerada válida, ya que una decisión en caso contrario sería un desestímulo para aquellos que han venido trabajando de manera juiciosa este proceso de licitación.

### **ABSOLUCIÓN:**

Las empresas o consorcios postores deben considerar que el derecho de propiedad es superior al derecho a participar en el proceso de licitación; por lo que de corresponder a otra persona la propiedad del vehículo no puede ser considerada ya que el propietario actual podría decidir vincularse como socio a una empresa o consorcio postor distinto; por lo que la Municipalidad debe salvaguardar el derecho de propiedad.

### **6. OBSERVACIÓN:**

Respecto al mismo numeral anterior. ¿Son válidos los registros del SISTRAN de la MPA y las copias de las tarjetas de propiedad de aquellos vehículos que han salido de circulación por efecto de haber cumplido su vida útil?

### **ABSOLUCIÓN:**

Si son válidos, siempre y cuando hayan tenido registro en el SISTRAN, lo cual deben acreditar.

### **7. OBSERVACIÓN:**

Cuando en el numeral 21.4 especifica que en el caso de postores extranjeros que forman parte del Convenio de Apostilla, deberán acreditarlo en el Sobre No. 1. Esto

implica adjuntar copia del documento correspondiente firmado o de adhesión, o con qué documento equivalente se daría por acreditado.

**ABSOLUCIÓN:**

Basta presentar una copia del documento de adhesión de acuerdo al país al que pertenezca el socio postor; entendiéndose que esto puede ser corroborado por el Comité Especial.

**8. OBSERVACIÓN:**

Debe eliminarse del Anexo 3, la tipología de couster ya que no forman parte de la tipología del SIT, ni cuentan con valor remuneración kilometro en ninguna unidad.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a eliminar del Anexo Nro. 03 de las Bases de licitación lo la tipologías couster.

**9. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, en lo referente a los datos de kilometraje por tipo de vehículo, el total para las unidades de negocio C1A y C1B, no corresponde.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**10. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, el ipk promedio de Cono Norte no es coherente, informan 8,97 y el resultado debe ser 13,03.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**11. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, la frecuencia media (minutos hora pico) no es coherente para la cuenca de Mariano Melgar, se informa 2,05 y el resultado es 2,5.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**12. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, la frecuencia media (minutos hora valle) no es coherente para la cuenca de Mariano Melgar, se informa 5,13 y el resultado es 6,16.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**13. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, el ipk promedio de Mariano Melgar no es coherente, informan 4,60 y el resultado debe ser 5,52.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**14. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, la demanda pasajeros/día para la cuenca de Socabaya se informan 136.240 y el resultado de la sumatoria en las rutas que componen la unidad de negocio la demanda pasajeros7día es 149.704.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**15. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, la frecuencia media (minutos hora pico) no es coherente para la cuenca de Socabaya, se informa 9,97 y el resultado es 11,22.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**16. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, la frecuencia media (minutos hora valle) no es coherente para la cuenca de Socabaya, se informa 24,94 y el resultado es 28,06.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**17. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, el ipk promedio de Socabaya no es coherente, informan 5,21 y el resultado debe ser 6,64.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**18. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, se tiene previsto dos rutas expresas para los operadores de la troncal. ¿Se tiene previsto en los diseños de ingeniería la posibilidad de sobrepaso que requiere este tipo de operación?

**ABSOLUCIÓN:**

Si, se está coordinando con el MTC, para que exija en la elaboración de los expedientes técnicos a lo largo del corredor, en el mayor número de estaciones los sobre pasos; excepto en el Centro Histórico (Bolívar-Sucre, Jerusalén S.J.D. Dios) y donde no exista espacio disponible.

**19. OBSERVACIÓN:**

Se solicita de manera respetuosa al Comité, no incrementar el número de unidades equivalente, que tal como está previsto el sistema empezara a funcionar con un 80% de la flota total programada. Es decir, que se tiene un nivel de incertidumbre del 20%. Por lo tanto lo más saludable para el sistema y para los consorcios que se están constituyendo es no aumentar el nivel de exigencia de los requisitos habilitantes. Por el contrario estos deberían suavizarse para lograr un mayor número de proponentes en las diversas unidades de negocio. O sea, solo requerir el 80% de las unidades equivalentes previstas en el Anexo 7.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**20. OBSERVACIÓN:**

Dado que el Anexo 7, prevé el inicio de operación con el 80% de la flota requerida. ¿El requisito habilitante del 2% en una cuenta de Canalización de Flujos se estimara sobre

este 80% o sobre el 100% de la flota total requerida? Se solicita de manera respetuosa al comité que tal exigencia se haga sobre el estimativo del 40% o más que se solicita de flota inicial. De esta forma, se amplía las posibilidades de ingresos a proceso de licitación para aquellos consorcios que están considerando su participación.

**ABSOLUCIÓN:**

El requisito habilitante del 2%, es calculado sobre el estimado de la inversión propuesta para la renovación de buses, debiendo ser un mínimo de implementación del 40% hasta un máximo de 100% de renovación de flota (100% considerado en el numeral 3 del anexo 7 de las bases de licitación).

A efectos de aclarar la observación planteada por el postor se procede a modificar el numeral 24.1 de las bases referido a los criterios de evaluación de la propuesta técnica – Sobre 2 específicamente en lo que se refiere a la calificación para las unidades de negocio C-2, C-3, C-4, C-5, C-6, C-7, C-8, C9, C10 (Rutas alimentadoras y estructurantes); quedando como sigue:

**PARA UNIDADES DE NEGOCIO C-2, C-3, C-4, C-5, C-6 C-7, C-8, C-9, C10  
(Rutas Alimentadoras y Estructurantes)**

FACTOR DE CALIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN DEL FACTOR	VALORACIÓN	PUNTAJE	
			MIN.	MAX.
Participación de empresas locales	Grado de participación accionaria de empresas locales (mínimo de 70% - máximo el 100% del total de accionariado).	Puntaje	8	12
Participación de transportistas locales	<p>Acreditar por lo menos un 40% hasta un 100%de flota actual equivalente a la flota a utilizar en la unidad de negocio a la cual postula, la misma que deberá estar cubierta por unidades de transporte de la(s) empresa(s), de socios, accionistas o afiliados que pertenezcan a alguna de las empresas que forman el consorcio.</p> <p>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 a combis o couster por acreditar para absorción de transportistas locales del anexo 7)</p> <p>En caso de presentarse a más de</p>	Puntaje	8	12

	una unidad de negocio, las unidades vehiculares consignadas en una unidad de negocio no se podrán ofertar en otra unidad de negocio.			
Renovación de Flota de Buses	<b><u>Renovación de flota:</u></b> Entre el 40% y 100% 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)	Puntaje	25	45
	<b><u>Renovación Anticipada en Etapa preoperativa:</u></b> Renovación entre 50% y 100% de la propuesta de renovación de flota señalada en el punto anterior, y que podría trabajar articuladamente con el sistema de recaudo, posterior a los 6 meses de firmado el contrato hasta el plazo de 12 meses después de suscrito en contrato en mención.	Puntaje	15	25
Flota de Buses por tipo de emisiones del motor	Flota con emisiones equivalentes a: Euro III                      4 puntos Euro IV o superior      6 puntos	Puntaje	4	6
<b>PUNTAJE MÍNIMO REQUERIDO DE PROPUESTA TÉCNICA</b>			<b>60</b>	<b>100</b>

## **21. OBSERVACIÓN:**

¿Cómo está prevista la etapa de transición del 80% de la flota requerida al 100% de la misma, será gradual, obedecerá al comportamiento de la demanda? Se solicita de manera respetuosa que esta se incremente dependiendo del comportamiento de la demanda.

## **ABSOLUCIÓN:**

En el numeral 3 del Anexo 7 de las bases de licitación se establece que la flota referencial está calculada al 85% de la demanda estimada en el numeral 2 del mismo anexo; por lo que la flota calculada en el numeral 3 es la que servirá de referencia para la presentación y calificación de la propuesta técnica respecto de la renovación de flota; llegándose al 100% establecido en el numeral 2 del anexo 7 en el proceso de implementación y operación en función del comportamiento real de la demanda.



## **22. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, flota al 80%. La frecuencia media (minutos hora pico) no cuadra para la cuenca de Mariano Melgar, se informa 2,41 y el resultado es 2,89.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

## **23. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, flota al 80%. La frecuencia media (minutos hora valle) no es coherente para la cuenca de Mariano Melgar, se informa 6,03 y el resultado es 7,24.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

## **24. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, flota al 80%. El ipk promedio de Mariano Melgar no es coherente, informan 4,59 y el resultado debe ser 5,50.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

## **25. OBSERVACIÓN:**

¿Frecuencias como la prevista en el Anexo 7, flota al 80%, para la Ruta A13 de 75,21 minutos en la pico y de 188 minutos en la hora valle, no predisponen al usuario a una mala calificación del servicio? Este es solo un referente de varios casos que podrían considerarse con frecuencias en un intervalo de minutos alto.

### **ABSOLUCIÓN:**

La ruta a la que hace referencia es una ruta periférica y debido a la demanda existente para la misma no es necesario incrementar el número de vehículo resultando innecesario establecer frecuencias más cortas.

**26. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, flota al 80%. La demanda pasajeros/día para la cuenca de Socabaya se informan 115.804 y el resultado de la sumatoria en las rutas que componen la unidad de negocio la demanda pasajeros/día es 129389.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**27. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, flota al 80%. La frecuencia media (minutos hora pico) no es coherente para la cuenca de Socabaya, se informa 11,73 y el resultado es 13,20.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**28. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, flota al 80%. La frecuencia media (minutos hora valle) no es coherente para la cuenca de Socabaya, se informa 29,33 y el resultado es 33,00.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**29. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7, flota al 80%. El ipk promedio de Socabaya no es coherente, informan 5,21 y el resultado debe ser 6,64.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a Modificar el Anexo 7 de las bases de licitación; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases.

**30. OBSERVACIÓN:**

De acuerdo al Anexo 9. ¿En cabeza de quien estará la responsabilidad y administración de la rutas sub alimentadoras, que allí se citan. Se conoce la demanda y el tipo de unidad para prestar el servicio?

## **ABSOLUCIÓN:**

Las Rutas subalimentadoras se encontrarán a cargo de los concesionarios de las cuentas detalladas en el cuadro N° 2 del Anexo 9 de las bases de licitación; de igual forma debemos decir que las rutas subalimentadoras son aquellas que tienen una demanda menor a los 450 pasajeros día y a la fecha vienen siendo atendidas por las rutas actuales.

- Se procede a modificar el numeral 10.3 de las bases de licitación referido a las definiciones incorporando la definición de rutas subalimentadoras como sigue:

“Rutas Subalimentadoras: Las rutas subalimentadoras son extensiones y/o bifurcaciones de las rutas Alimentadoras y Estructurantes del SIT que complementan el servicio de transporte público en zonas poco rentables y con problemas de accesibilidad. Sus recorridos se realizan desde la zona no atendida hasta el terminal inicial ó paradero inicial de las rutas complementarias del SIT”.

- Se procede a modificar el numeral 11 de las bases de licitación referido al plazo de la concesión; quedando como sigue:

“El plazo para la concesión del Corredor Troncal, (C-1A y C-1B) y las Rutas Alimentadoras y Estructurantes (C -2, C -3, C -4, C -5, C-6, C-7, C-8, C-9 Y C-10) con sus respectivas rutas subalimentadoras será de quince (15) años contados a partir del primer día de operación efectiva en el sistema.

- Se procede a modificar el numeral 15.4 de las bases de licitación referido al objeto de la licitación; quedando como sigue:

“La Licitación tiene por objeto la entrega en concesión de la operación del Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT) a través de unidades de negocio, de acuerdo al nuevo Plan Regulador de Rutas 2010-2020, del Sistema Integrado de Transportes de la ciudad de Arequipa. Este Plan Regulador de Rutas y sus ajustes técnicos se encuentra publicado en el portal web de la Municipalidad Provincial de Arequipa ([www.muniarequipa.gob.pe](http://www.muniarequipa.gob.pe)).

La adjudicación de la concesión será otorgada a aquellos postores que presenten propuestas elegibles para operar en el Sistema Integrado de Transporte (SIT) en el Área Urbana de Arequipa, bajo las condiciones y limitaciones previstas.

La Concesión otorga al CONCESIONARIO el derecho de operación para la prestación del Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas (SIT) en las rutas definidas como Troncales, Alimentadoras y Estructurantes con sus respectivas rutas subalimentadoras, en base a unidades de negocios rentables y sostenibles”.

- Se procede a modificar el numeral 15.5 de las bases de licitación referido al objeto de la licitación; quedando como sigue:

UNIDAD DE NEGOCIO	CODIGO	RUTAS DEL PLAN DE RUTAS 2010 – 2020	Rutas Subalimentadoras según resolución de Gerencia N° 587-2013-GTUCV
Corredor Troncal	<b>C-1 A</b>	BRT1	
Corredor Troncal	<b>C-1 B</b>	BRT2	
Complementaria-Cono Norte	<b>C-2</b>	A25, A27, A28, A29, A37, A38	S5, S6
Complementaria-Cayma	<b>C-3</b>	A5, A26, A30, A31, A32, A33, A34, A36, A39	S7, S8, S9
Complementaria-Miraflores	<b>C-4</b>	A14, A15, A40, A41, T13, T14, T15, T16, T17, T18, T38	S10, S11, S12, S13
Complementaria-Mariano Melgar	<b>C-5</b>	A43, T7, T8, T35, T6	S14, S15, S16, S17
Complementaria-Paucarpata	<b>C-6</b>	A7, T3, T4, T5, T9, T11, T12, T32, T33, T37	S18, S19, S20
Complementaria-Sabandia	<b>C-7</b>	A6, A10, A21, T1, T2	
Complementaria-Socabaya	<b>C-8</b>	A13, A18, A35, A44, T22, T23, T36	
Complementaria-Hunter	<b>C-9</b>	A19, A20, A42, A11, A12, A22, T19, T20, T21, T26, T28, T29, T30, T31	S1, S2, S3, S4
Complementaria-Pachacútec	<b>C-10</b>	A1, A2, A3, A4, A8, A9, A17, A24, T24, T25	

### **31. OBSERVACIÓN:**

Se solicita respetuosamente sea considerado el puntaje que se está estableciendo para la propuesta económica o en su defecto reducir el rango del valor referenciable de costo por kilómetro que actualmente se encuentra en el 8% y el 100%. El análisis financiero de las bases presentadas muestra un negocio que inclusive en el 100% de la tarifa por kilómetro es muy riesgoso desde el punto de vista financiero y por ende generar alternativas para presentar propuestas con reducciones del 15% de la tarifa, harían que el negocio no fuera viable financieramente desde ningún punto de vista. El ente Gestor debe procurar que el negocio sea viable en todos los escenarios para evitar que lleguen proponentes que hagan ofertas artificialmente bajas para ganarse la licitación y luego buscar esquemas de demandas de equilibrio económico para poder volver viable su negocio. Con bases en lo anterior se recomienda que este rango sea como máximo entre el 95% y el 100%.

### **ABSOLUCIÓN:**

El Postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **32. OBSERVACIÓN:**

Dentro de la renovación de flota de buses se establece en las bases dos formas de renovación de flota, la primera denominada renovación de flota y, la segunda, renovación anticipada etapa pre-operativa. En el supuesto que el postor tuviera la posibilidad de acreditar una parte de su flota en la etapa pre-operativa y la restante al inicio de la etapa de operación. Podría acceder al puntaje máximo otorgado?

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor obtendrá el puntaje por renovación de flota considerando en el numeral 24.14 de las bases de licitación referido a los criterios de evaluación de la propuesta técnica – sobre 2 para las unidades de negocio C-2 a C-10 (rutas alimentadoras y estructurantes).

Así mismo se modifica el artículo 21.2 d), de la siguiente manera:

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

### **33. OBSERVACIÓN:**

La concesión se inicia a la firma del contrato o al inicio de la etapa operativa de la mano del inicio de los 15 años de concesión.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe considerar la cláusula 11 de los contratos de concesión.

### **34. OBSERVACIÓN:**

Cuando se hace referencia en el primer párrafo del anexo 3 que: el 70% de los ingresos que recibirá el operador provendrán del pago de los kilómetros recorridos. Debemos entender que del valor ofertado se le pagará el 70% o es que el valor que licita será el 70 % de la remuneración total que será recibida.

### **ABSOLUCIÓN:**

La proporción de ingresos proveniente del pago por kilómetros recorridos, significan aproximadamente el 70% de los ingresos de los operadores por concepto del pago por kilómetro, el valor ofertado corresponde el 100% de su propuesta.

### **35. OBSERVACIÓN:**

Con respecto al pago por pasajero transportado, este sólo se realizará en el supuesto que quede algún saldo después de haber realizado los pagos a los concesionarios.

### **ABSOLUCIÓN:**

El Postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **36. OBSERVACIÓN:**

En las bases se han establecido tarifas universitarias y escolares que no se ajustan a la normativa establecida. Es importante observar que el pasaje universitario asciende al 50% del adulto, instamos al comité a ajustar las tarifas establecidas.

### **ABSOLUCIÓN:**

La obligatoriedad de considerar el valor menor para el pago de pasajes universitarios, escolares y la gratuidad de algunos pasajes es regido por Ley N°26271 que fuera modificada por la Ley N°26986 y deberá ser considerada por la Junta de operadores al momento de fijar los montos tarifarios conforme se establece en las bases y contratos de concesión.

### **37. OBSERVACIÓN:**

Cuál es la función del Asistente Técnico? Quién va a ser el Asistente Técnico?Cuál es el modelo de contrato que se deberá de firmar con él?

### **ABSOLUCIÓN:**

La MPA ha suscrito un contrato con EMBARQ – ANDINO con fecha 27 de julio de 2011, que tiene por objeto brindar Asistencia Técnica especializada al sistema Integrado de Transporte de Arequipa, de modo tal que mediante consultorías especializadas en los planes respectivos coadyuven a la operación del Sistema bajo los más altos estándares de calidad aceptados internacionalmente. Para alcanzar ese objetivo La MPA y EMBAQ implementaran el diseño y puesta en funcionamiento de una asistencia técnica especializada en materia de desarrollo urbano y transporte sostenible para impulsar un conjunto de iniciativas que puedan producir los siguientes resultados: i) Mejorar la calidad y rentabilidad del transporte urbano; ii) mejorar la accesibilidad del transporte masivo, la seguridad del tránsito y la seguridad pública; iii) mejorar la calidad de los espacios públicos y el uso de terreno urbano; iv) reducir las

emisiones contaminantes; v) reducir la emisión de gases de efecto invernadero y vi) mejorar la salud pública.

**38. OBSERVACIÓN:**

Las rutas subalimentadoras hacen parte de la concesión?

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor debe considerar la absolución a la observación Nro. 30.

**39. OBSERVACIÓN:**

Quiénes administrarán las rutas subalimentadoras?

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor debe considerar la absolución a la observación Nro. 30.

**40. OBSERVACIÓN:**

El formulario 1, debe contener las generales de ley de los integrantes del consorcio o sólo deberá llevar la suscripción. Entiéndase por generales de ley, la razón social, Registro Único de Contribuyente, dirección legal y representante legal de la empresa.

**ABSOLUCIÓN:**

El formulario establece que información del postor debe colocarse y determina claramente quienes deben firmar cada formulario.

**41. OBSERVACIÓN:**

Algunas empresas tienen por política tener en el patio de estacionamiento las áreas administrativas de la empresa concesionaria, ello busca maximizar la eficiencia en la operación. Teniendo en cuenta ello y lo establecido en el formulario 10 de las Bases de la Licitación, Existe la necesidad de acreditar oficinas Administrativas fuera del patio? Podría completarse el formulario señalando que las oficinas administrativas estarán en el patio de estacionamiento?

**ABSOLUCIÓN:**

Las oficinas administrativas para efectos del formulario 10, deberán estar ubicadas en la Ciudad de Arequipa y específicamente donde el postor lo considere conveniente.

**42. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 1 “Especificaciones Técnicas de los Vehículos”, literal 1) de las Bases, existe un deficiente diagnóstico del sistema actual.

Al respecto, el Comité Especial deberá aclarar y complementar las BASES realizando una valoración del parque automotor actual e identificando los patrones actuales del servicio de transporte; por cuanto se ha optado por el fácil supuesto de que nada de lo actual sirve.

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**43. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 3 “Factores de Competencia Referenciales”, se establecen los pagos por kilómetros recorridos, ingresos por kilómetro recorrido y pagos por pasajeros transportados, sin embargo, no se ha modelado mínimamente las Redes de Transporte, Matrices de Demanda, Rutas y Sistemas de Ruta, Datos con Referencias Lineales de Preferencias, etc.; no se ha evaluado y menos modelado la red de transporte y su interrelación con el usos de suelo establecido y proyectado; no existe un modelo que permita análisis la alternativa seleccionada para establecer predicciones de Demanda Futura. No hay modelo de Generación de Viajes, Asignación modal de viajes, Distribución de viajes, Asignación de Rutas, Determinación de Frecuencias, etc. No se presenta un modelo de demanda que incluya, su base conceptual, etapas, procedimientos por etapa, así como las funciones, utilidades, fórmulas de cotos, fórmulas de ajustes, empleadas, etc

Al respecto, el Comité Especial deberá aclarar y complementar las BASES presentando calibración obtenida con el modelo y la validación del modelo; ya que no se ha comparado la situación actual de la demanda de pasajeros que arroja el modelo (por tramos) en el corredor exclusivo y en los alimentadores, comparada con la demanda obtenida de los conteos de pasajeros en dichos tramo.

Como ejemplo, el balance Oferta Demanda previsto por el estudio establece un de desabastecimiento para el presente año 2013 de 56.05%, y prevé que el 2019 Arequipa se quedaba sin transporte público. Es decir que para este año la mitad de la población ya no podría transportarse y que en el año 2019 el transporte público desaparecería. Esto muestra que EL ESTUDIO SE SUSTENTA EN ESTIMACIONES FALSAS.

**ABSOLUCIÓN:**

Toda la información referida se encuentra en la base de datos del proceso de licitación, la cual podrá revisarse utilizando el procedimiento establecido en el numeral 20.1 de las bases de licitación

Por otro lado, el último párrafo de la consulta no está referido a las bases de licitación.



#### **44. OBSERVACIÓN:**

En el Anexo 7 “Unidades de Negocio” se señala que las unidades de negocio son el conjunto de rutas que están operadas y administradas por una empresa o Consorcio que logren ganar alguna de las unidades de negocio en el proceso de Licitación de Rutas, describiendo los criterios para la conformación de las mismas: sin embargo las Bases no han tenido en cuenta lo siguiente:

#### **QUE EXISTE UN DISEÑO VIAL DEFICIENTE**

- Desequilibrio de la capacidad vial para tráfico privado( $2 > 1$ ) en tramos:
  - o AV. PUMACAHUA, sección de vía 24.47 ml. con 3 carriles del tráfico particular y 2 del corredor exclusivo.
  - o MALECÓN SOCABAYA, sección de vía 14.31 ml. en la parte superior un sólo carril para el tráfico particular y el corredor dos carriles viaducto un sentido.
- Desequilibrio de la capacidad vial para tráfico privado( $1 > 0$ ), y restricción parcial del libre acceso vehicular a propiedad privada en tramo:
  - o AV. CAHUIDE, sección de vía 13.43 ml. con 1 carril para el tráfico particular y 2 del corredor exclusivo.
- Restricción total de tráfico privado y de carga, limitación para atención de emergencias, grave restricción del libre acceso vehicular a propiedad privada, en tramos:
  - o CALLE SUCRE - BOLÍVAR, sección de vía 10.27 ml. con sólo carril para el corredor exclusivo en un sólo sentido.
  - o CALLE JERUSALÉN, sección de vía 10.03 ml. con solo carril para el corredor exclusivo en un sólo sentido.
- Eliminación de vías para tráfico privado y de carga, sin proyecto ni presupuesto para su reemplazo.
- No se han planteado ninguna solución de desarrollo vial para el crecimiento de las flotas de transporte privado y de carga que con o sin proyecto necesariamente crecerán.
- La secciones viales no cumplen con normas internacionales.

#### **TRANSGRESIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO VIGENTE**

- El trazado del corredor segregado no respeta el Plan de Desarrollo Metropolitano Vigente.
- El PDM considera como vías para el transporte masivo a los ejes:
  - o Eje Metropolitano
  - o Eje Residencial
- El PDM considera como vías para los alimentadores del transporte masivo a:
  - o Malla Arteria Complementaria.
- El PDM considera un área de protección de tráfico para el centro Histórico:
  - o Anillo Vial.
- Por lo tanto SON ILEGALES, los tramos viales:

<b>TRAMO ILEGAL CORREDOR SEGREGADO AREQUIPA BUS</b>	<b>Metros</b>
Av. Arequipa	850.00
Av. Pumacahua y Cahuide	1,400.00

Av. Ejercito	1,350.00
Centro Histórico: Pte. Bajo Grau, Av. La Marina, Av. Juan de la Torre, Av. Sucre, Av. Bolivar, Malecón Socabaya - Av. San Juan de Dios, Av. Jerusalén, Pte. Grau	5,048.81
Centro Histórico: Pte Bajo Grau, Av. La Marina, Juan de la Torre, Av Arequipa, Pte. Progreso, Av. Progreso, Av. Goyeneche, Av. Chávez de la Rosa, Echeverria, Sucre, Pte. Grau	5,477.08
Av Cáceres	750.00
Av. Daniel A. Carreón	1,750.00

- MAS DEL 80% DE TRAZO DEL CORREDOR SEGREGADO ES ILEGAL.
- Es debido a esto que el diseño ilegal propuesto no resuelve de manera óptima la implementación de corredor segregado.
- Es diseño vial de corredor segregado es forzado, improvisado, anti técnico, no cumple con ningún estándar internacional de vías, y no podrá absorber la demanda futura en el largo plazo.
- Además de no respetar el PLAN VIAL de la ciudad, también VIOLA el mandato de desarrollar una ciudad poli céntrica, impulsado con su diseño la RECENTRALIZACIÓN de las actividades de la ciudad.
- EL MODELO DE RECENTRALIZACIÓN PONE EN GRAVE RIESGO LA SOSTENIBILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO.

#### **VIOLACIÓN DEL PLAN DE MAESTRO DEL CENTRO HISTÓRICO DE AREQUIPA**

- El trazado del corredor segregado no respeta el Plan de Maestro para la Gestión del Centro Histórico de Arequipa, este plan establece que el transporte público masivo solo debe llegar hasta el anillo de circunvalación del Centro Histórico.
- Al respecto, el Comité Especial deberá aclarar y complementar las BASES en dichos extremos
- Por último Señores Miembros del Comité Especial, adheridas a nuestras observaciones a la Bases, solicitamos tener presente las siguientes consideraciones:

#### **ABSOLUCIÓN:**

Las observaciones planteadas no corresponden a las bases de licitación. Las bases de licitación no hacen referencia ni incorporan los temas mencionados por el postor (diseño y secciones viales, vías para tránsito privado de carga, crecimiento de flota de transporte privado y de carga, aprobación del trazado vial o determinación del plan regulador de rutas, costos del proyecto, ejecución de obras o componente social del proyecto; entre otros) por lo que el Comité de licitación no puede pronunciarse al respecto.

#### **45. OBSERVACIÓN:**

#### **EL COSTO TOTAL DEL PROYECTO INDETERMINADO**

- Según el SNIP es de S/.277.89 Millones.
- Según lo comprometido con el MTC es de S/. 500.00 Millones.
- No presenta costos unitarios.
- No existe formula polinómica de ajuste de costos.
- Si el proyecto aprobado supera el 20% debe reformularse el proyecto.
- A la fecha según el MEF se han gastado S/. 17'526,320.
- No se sabe cuánto ha sido el sobre costo entre el expediente técnico y la realización de obra.

#### **NO EXISTE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE OBRAS**

- Cronograma de ejecución de obras civiles en los 23 Km de vía tiene una duración de un año.
- El tramo Sucre-Bolívar (1.48 km) y Estadio Melgar (0.30 Km) se construyó en un año, total de 1.78 Km.
- Los Intercambio viales de El Palomar (0.15 Km) y Los Incas (0.10) se construyó en 2 años, total de 0.25 Km.
- A la fecha se han construido en total 2.03 Km (8.83%) de 22.99 Km (100%) en cuatro años.
- Cuanto años se necesitarán para construir el 91.17% de la vías.
- POR QUE SE QUIERE LICITAR EL CORREDOR SEGREGADO SI NO SE SABE CUANTO CUESTA Y CUANDO ESTARA OPERATIVO?

#### **AUSENCIA DE COMPONENTE SOCIAL**

- Solo se contemplan programas de capacitación y asistencia técnica.
- No se ha considerado ningún plan de compensación para la perdida de inversión de US\$ 10 Millones por 2000 Combis.
- No se ha considerado ningún plan de compensación para la perdida de inversión actual de US\$ 20 Millones por 2000 Custers.
- No se ha considerado ningún plan de compensación para la perdida de inversión de infraestructura complementaria.
- Según anexos 2 del Arequipa Bus pág. 67 la flota actual no será absorbida en el nuevo sistema asi sean vehículos del año.

#### **ABSOLUCIÓN:**

Las observaciones planteadas no corresponden a las bases de licitación.

Las bases de licitación no hacen referencia ni incorporan los temas mencionados por el postor (diseño y secciones viales, vías para tránsito privado de carga, crecimiento de flota de transporte privado y de carga, aprobación del trazado vial o determinación del plan regulador de rutas, costos del proyecto, ejecución de obras o componente social del proyecto; entre otros) por lo que el Comité de licitación no puede pronunciarse al respecto.

#### **➤ RESPECTO AL CONTRATO DEL CORREDOR TRONCAL**

#### **46. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 01 numeral 1.2. del contrato:

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

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

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

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

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

#### **ABSOLUCIÓN:**

Dichos requerimientos se encuentran en las bases de licitación de componente tecnológico, sin embargo se cursara al comité de licitación del componente tecnológico para su análisis y consideraciones.

#### **47. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 09 del contrato:

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

**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”.**

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

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

#### **ABSOLUCIÓN:**

El artículo mencionado por el postor ha sido modificado con circular 019-2013-MPA-CE; debiendo el postor ajustarse a lo establecido en el mismo.

#### **48. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 12 numeral 12.8 del contrato:

**“EL CONCEDENTE se obliga a poner a disposición de EL CONCESIONARIO la infraestructura del sistema en condiciones que permitan dar inicio a la operación efectiva del mismo, salvo hechos imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que originen el retraso del cumplimiento de la obligación pudiendo prorrogarse el plazo establecido de inicio de ejecución contractual por parte de EL CONCEDENTE. A la fecha de entrega de la infraestructura del sistema se levantará el acta respectiva que incluirá el inventario de bienes reversibles y será firmada por las partes en señal de conformidad”.**

Se solicita de manera respetuosa que, se establezcan parámetros claros de tiempo y modo para la entrega de la infraestructura del sistema a disposición del CONCESIONARIO.

Lo anterior, en espera de una sana distribución del riesgo para las partes, pues en efecto, la infraestructura se constituye en factor determinante del desempeño del sistema para que se consolide su capacidad de prestación de servicio y por ende garantice que la demanda esperada se acerque a las proyecciones o las supere de ser posible.

De otro lado, la consolidación de par y pasos que permitan que el sistema avance de manera asertiva y en los debidos tiempos, hará que los niveles de compromiso sean respetuosos en el proyecto para con la municipalidad y sus habitantes, garantizando de paso, que tanto los concesionarios como el concedente tengan escenarios claros de trabajo que permitan hacer que los compromisos tengan como debe ser, formas de ser medidos y de hacer exigibles cuando corresponda los cumplimientos.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **49. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

***“La operación troncal, se someterá al régimen que establezca SITRANSPORTE, 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. SITRANSPORTE, 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:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **50. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 17 numeral 1.2 del contrato:

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

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

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

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

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **51. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 17 numeral 11 del contrato:

***“Suscripción de los documentos de adhesión a los Contratos de Fideicomiso y Asistencia Técnica que entregará el CONCEDENTE previo a la firma del presente documento”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se den a conocer las minutas de los contratos de los demás agentes del sistema y que se abra un espacio para las consultas y observaciones, con el fin de salvaguardar la integridad del CONCESIONARIO, frente a las condiciones que a posteriori podrían generar de dichos contratos.

Es de anotar que al connotarse la generación de un sistema donde son varios sus actores con intereses y roles diferentes la simbiosis que se desata en su actuar genera afectaciones constantes (positivas o negativas), pero que en todo caso afectan; es importante por lo tanto que los contratos de todos los actores sean conocidos para determinar a ciencia cierta cómo afectan unos a otros y en qué aspectos pueden existir disonancias que generen ineficiencias o conflictos futuros.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a incorporar el Anexo Nro. 10 Proyecto de Contrato de Fideicomiso; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases y es referencial para el postor.

### **52. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 17 numeral 12 del contrato:

***“Abono de 500,000 dólares a la cuenta que para este efecto determine el CONCEDENTE; dinero que será devuelto por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO con cargo a los bonos de carbono”.***

Se solicita de manera respetuosa su retiro definitivo, ya que en las bases está previsto un porcentaje de la tarifa, que cumpliría el mismo fin del préstamo que aquí se cita.

### **ABSOLUCIÓN:**

El numeral indicado por el postor ha sido eliminado en la circular 019-2013-MPA-CE

### **53. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 19 numeral 4 del contrato:

***“19.4. Utilizar la infraestructura de vías, estaciones, terminales y patios que conforman la ruta troncal concesionada en el “Corredor exclusivo” del Sistema Integrado de Transporte (SIT), de conformidad con los lineamientos previstos para el efecto por EL CONCEDENTE”.***

***“19.4 Explotar económicamente la actividad de prestación del Servicio de Transporte Urbano masivo de pasajeros dentro de la unidad de negocio concesionada y sus respectivas rutas, en mérito a lo estipulado en el presente contrato”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se retire el primer numeral 19.4, ya que el texto que quedo vigente en la pasada revisión de contratos fue el 19.4 que figura en segundo lugar en el presente contrato.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **54. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.2 del contrato:

***“EL CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y cualquier otro dato con relación a sus actividades y operaciones a solo requerimiento”.***

Se solicita de manera respetuosa que, los requerimientos de la información solicitada, estén establecidos en el contrato.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **55. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.3 del contrato:

***“EL CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran EL CONCEDENTE con el fin de vigilar supervisar, fiscalizar y hacer valer los términos de este Contrato conforme a las leyes aplicables”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique el texto de la presente cláusula, en el cual se considere el agotamiento de instancias previas: ***“EL CONCESIONARIO***



***deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requiera EL CONCEDENTE con el fin de vigilar supervisar, fiscalizar y hacer valer los términos de este Contrato conforme a las leyes aplicables. Solo si, no ha contestado a dos más requerimientos realizados por SITRANSPORTE o sus respuestas no fueran satisfactorias a criterio del CONCEDENTE”.***

**ABSOLUCIÓN:**

El texto propuesto por el postor no modifica el espíritu del numeral 20.1.3; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en el contrato.

**56. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 2.15 del contrato:

En la medida en que se está solicitando un lavado diario de los vehículos a profundidad y un lavado superficial al terminar cada vuelta, les solicitamos que en la estructuración financiera llevada a cabo por el CONCEDENTE se tenga en cuenta los costos que esto significa y el impacto que los mismos generan en la tarifa.

**ABSOLUCIÓN:**

Procede la observación del postor; modificándose el numeral 20.2.15 del contrato de concesión para las rutas troncales como sigue:

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

**57. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 2.19 del contrato:

***“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”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique la presente cláusula, dado que frente a las condiciones propias de la operación, se pueden presentar diversas circunstancias ajenas a la voluntad del operador que generan hechos de este tipo, se recuerda que precisamente es por esto que el proyecto prevé la existencia de flota de reserva, y es precisamente para buscar mitigar estas circunstancias que se hace exigible esta inversión.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**58. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 4 del contrato:

**“OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD:”.**

De manera respetuosa se solicita que la explotación de la publicidad en los buses este a cargo del CONCESIONARIO en el 100% pues en efecto la flota es propiedad exclusiva del concesionario, es válido que la publicidad en la infraestructura esté en cabeza de SITRANSPORTE en cuanto se trata de inversión pública.

En caso de no aprobarse lo solicitado en el párrafo anterior, se solicita de manera respetuosa que las proporciones a asignar sean mayores en cabeza del CONCESIONARIO por ser él el propietario de la flota y que se establezcan de manera clara los parámetros de gestión, comercialización y administración del proceso.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en el contrato de concesión.

**59. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 21 del contrato:

**“OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE”**

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya un numeral más en la presente cláusula, fundamental para la operación del CONCESIONARIO: **21.5 “El CONCEDENTE se compromete a respetar la exclusividad sobre la demanda concedida”.**

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a incorporar el numeral 21.16 al contrato de operación como sigue:

21.16 “El CONCEDENTE se compromete a respetar la exclusividad sobre la concesión”.

**60. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.4 del contrato:

Se solicita de manera respetuosa eliminar este costo de los operadores, lo cual genera sobrecostos que finalmente terminan impactando la tarifa al usuario.

**ABSOLUCIÓN:**

El numeral señalado no concuerda con la consulta y/u observación indicada.

#### **61. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 24 numeral 24.5 del contrato:

***“Modificar, en cualquier momento y a su sola discreción, las frecuencias, cantidad, longitud y recorrido de las rutas atendiendo a las necesidades de la operación, así como los puntos de origen y destino, extensión horaria de la prestación del servicio, la flota requerida, la redistribución de la flota, el régimen tarifario, entre otros”.***

Este numeral implica un riesgo adicional al de la demanda que ya asume el CONCESIONARIO, en la medida que asume por su cuenta el riesgo de kilómetros y el de capacidad instalada, toda vez, que SITRANSPORTE de manera unilateral podría disminuir los requerimientos de flota, las frecuencias de servicio, la longitud de las rutas y la tarifa misma. Adicional, a la amplitud que permite el término ***“entre otros”***.

Se solicita de manera respetuosa que, incluya en este numeral que las modificaciones previstas en él deben ser concertadas con el CONCESIONARIO. Además, se garantice un mínimo de kilómetros recorridos al mes por del CONCESIONARIO, dado que la flota que se adquiere está en función de unos requerimientos previstos en las bases.

Así mismo, en la medida que la programación de la operación está a cargo de SITRANSPORTE y el operador no tiene control sobre ella, solicitamos que los kilómetros en vacío que resulten de la programación sean remunerados, ya que esto genera un riesgo significativo en la viabilidad financiera del negocio. La política de distribución de riesgos establece que los riesgos deben ser asumidos por la parte que mejor pueda controlarlos y en la medida que la programación de la operación la controla SITRANSPORTE este debería asumir los riesgos asociados a los costos de los kilómetros en vacío.

#### **ABSOLUCIÓN:**

Se eliminó la cláusula 24 en circular anterior; la misma que establecía los derechos y facultades de SITRANSPORTE; incorporándose dicha facultad a los derechos y facultades del CONCEDENTE específicamente en el numeral 22.7 del contrato; por lo que se procede a modificar el numeral como sigue:

22.7 “Modificar, en cualquier momento y en coordinación con la Junta de Operadores, las frecuencias, cantidad, longitud y recorrido de las rutas atendiendo a las necesidades de la operación, así como los puntos de origen y destino, extensión horaria de la prestación del servicio, la flota requerida, la redistribución de la flota, el régimen tarifario, entre otros”

#### **62. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 24 numeral 24.10 del contrato:

***“Percibir los ingresos por concepto de Administración del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el 2% 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 50% 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 que, se tenga en cuenta lo observado a la cláusula 20.4.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**63. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 24 numeral 24.12 del contrato:

Dado que SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE adicione nuevos elementos en la tipología.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**64. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 24 numeral 24.13 del contrato:

***“SITRANSPORTE tiene el derecho de supervisar técnica, legal, administrativa y financieramente el desarrollo y ejecución del presente contrato de concesión, lo que le permitirá acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas, requerir los datos, documentos e información que soportan la labor de EL CONCESIONARIO, ante lo cual se impondrá a cargo de SITRANSPORTE un compromiso de confidencialidad sobre la información a la que tenga acceso dentro de las limitaciones que para el efecto establezca la ley”.***

Lo propuesto en el presente numeral excede las funciones de SITRANSPORTE en materia de control y seguimiento, atribuyéndole más allá de las normas un intervencionismo que no está siendo dosificado ni corresponde al paso subsiguiente, del agotamiento de etapas previas ya incumplidas.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula el agotamiento de unos requerimientos previos de SITRANSPORTE al CONCESIONARIO, antes de hacer uso de esta facultad.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **65. OBSERVACIÓN:**

Respecto al Título V de los Patios y Talleres:

Cuando se refiere al Anexo 6 de las Bases en cuanto a los temas de infraestructura de los patios.

Se solicita de manera respetuosa que se confirme que el piso de dichos patios, tendrá la capa de concreto que las necesidades técnicas del mismo patio exige.

#### **ABSOLUCIÓN:**

Se realizara las coordinaciones respectivas en la elaboración de los términos de referencia para la elaboración de los respectivos expedientes técnicos, que los pisos tengan la resistencia para los vehículos articulados pero sin pasajeros.

#### **66. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 29 numeral 29 literal c del contrato:

***c) “El CONCESIONARIO estará obligado a suministrar el espacio otorgado para el funcionamiento y ejercicio de las actividades del Concesionario del componente tecnológico en los patios y talleres entregados para su administración”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se elimine la parte final del texto de la presente cláusula: ***“entregados para su administración”.***

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **67. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 35 numeral 35.2 del contrato:

***“SITRANSPORTE podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos y financieros. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO”.***

Esta cláusula podría afectar el equilibrio económico del CONCESIONARIO.

Se solicita de manera respetuosa que, se realice una modificación en la redacción de la cláusula: ***“SITRANSPORTE podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos y financieros. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del***

**CONCESIONARIO. Por su parte SITRANSPORTE ajustara la tarifa que reconoce al CONCESIONARIO, para conservar el equilibrio económico de este último”.**

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**68. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 37 del contrato:

***“Los autobuses que deban incorporarse al servicio del Sistema Integrado de Transporte con posterioridad a la puesta en marcha de la operación de transporte del Sistema, podrán tener características diferentes a las establecidas cuando así lo determine SITRANSPORTE con base en estudios técnicos y financieros, con el objeto de incorporar modernas tecnologías, siempre y cuando dichas características no impliquen ninguna disminución en la calidad del servicio, ni afecte negativamente la operación del Concesionario del Componente Tecnológico, ni genere aumento en las tarifas para el usuario final, ni implique reducción de las especificaciones requeridas por el presente Contrato de Concesión”.***

Esta es otra cláusula que podría generar la pérdida del equilibrio económico del CONCESIONARIO. Como se observa en su redacción, las decisiones de SITRANSPORTE no deben perjudicar a ninguno de los agentes del sistema, con excepción del CONCESIONARIO.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe el contenido propone de la cláusula en los siguientes términos: ***“Los autobuses que deban incorporarse al servicio del Sistema Integrado de Transporte con posterioridad a la puesta en marcha de la operación de transporte del Sistema, podrán tener características diferentes a las establecidas cuando así lo determine SITRANSPORTE con base en estudios técnicos y financieros, con el objeto de incorporar modernas tecnologías, siempre y cuando dichas características no impliquen ninguna disminución en la calidad del servicio, ni afecte negativamente la operación del Concesionario del Componente Tecnológico, ni genere aumento en las tarifas para el usuario final, ni implique reducción de las especificaciones requeridas por el presente Contrato de Concesión, ni produzca detrimento en la rentabilidad del CONCESIONARIO”.***

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**69. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.5 del contrato:

***“SITRANSPORTE definirá la disminución o incrementos de flota que se requieran conforme al desarrollo y necesidad de la operación de transporte, con base en estudios técnicos y financieros, y previa consulta no obligatoria a la Junta de Operadores”.***

En cuanto a esta cláusula, no es admisible en un contrato que una de las partes, tome decisiones que repercuten de forma económica en la otra, sin que la parte que se vea afectada por tales decisiones no sea consultada y menos aún compensada por el desequilibrio económico que generen las decisiones unilaterales de SITRANSPORTE.

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique a este último párrafo de la cláusula con el siguiente contenido: ***“SITRANSPORTE definirá la disminución ó incrementos de flota que se requieran conforme al desarrollo y necesidad de la operación de transporte, con base en estudios técnicos y financieros, y previo acuerdo con el CONCESIONARIO”.***

#### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el numeral 38.5 del contrato de concesión como sigue:

***“EL CONCEDENTE definirá la disminución o incrementos de flota que se requieran conforme al desarrollo y necesidad de la operación de transporte, con base en estudios técnicos y financieros, y previa aprobación de la Junta de Operadores”.***

#### **70. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 39 del contrato:

***“Será requisito indispensable para la autorización de la vinculación de cada autobús, que el CONCESIONARIO deje sin efecto los permisos SISTRAN de tantas unidades como flota equivalente haya presentado por cada unidad 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 SITRANSPORTE”.***

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:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

## **71. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 41 del contrato:

***“El CONCESIONARIO deberá modificar el número de autobuses vinculados a la operación efectiva cuando SITRANSPORTE lo considere conveniente según las necesidades de demanda y para brindar al usuario un determinado nivel de servicio, basándose en estudios técnicos, financieros, las recomendaciones de la Junta de Operadores y en los datos suministrados por el Concesionario del Componente Tecnológico. Estas exigencias se realizarán mediante comunicación escrita dirigida al CONCESIONARIO”.***

- a) Se solicita de manera respetuosa que, se modifique el texto de la cláusula de acuerdo a las siguientes consideraciones: 1- Una decisión de SITRANSPORTE que signifique una disminución de flota, crearía una situación de lucro cesante al interior del CONCESIONARIO, que deber ser compensada con un incremento en el valor del kilómetro, o bajo cualesquier otra figura, pero en todo caso compensada, que permita restablecer el equilibrio económico del CONCESIONARIO. 2- Una decisión de SITRANSPORTE que implique un aumento en la flota, puede darse en dos escenarios: a) El CONCESINARIO está operando a pérdida, caso en el cual no podría obligársele a incrementar las inversiones en un negocio que no es rentable, y b) El CONCESIONARIO opera en un escenario de rentabilidad. Sin embargo, un aumento en las inversiones podría no estar compensado por la rentabilidad esperada de tales inversiones, caso en el cual SITRANSPORTE deberá establecer mediante el aumento en la remuneración kilómetro, o en una ampliación en el plazo de la concesión o cualesquiera otras figuras, el mecanismo que restablezca el equilibrio económico en un escenario con nuevas inversiones.
- b) Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe el concepto de: ***“y brindar al usuario un determinado nivel de servicio”.***

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

## **72. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 41 numeral 41.1 del contrato:

***“SITRANSPORTE deberá pronunciarse sobre el término y las condiciones bajo las cuales el CONCESIONARIO deberá modificar la flota”.***

Se solicita de manera respetuosa que, en esta cláusula se tenga en cuenta la opinión del CONCESIONARIO, ya que son situaciones que afectan la viabilidad financiera del negocio. Se propone el siguiente texto: ***“SITRANSPORTE y el CONCESIONARIO se pondrán de acuerdo, sobre el término y las condiciones bajo las cuales el CONCESIONARIO deberá modificar la flota”.***

### **ABSOLUCIÓN:**



Se procede a modificar el numeral 41.1 como sigue:

“41.1.- El concedente hará llegar al CONCESIONARIO los términos y condiciones bajo los cuales este deberá modificar la flota. EL CONCESIONARIO en el plazo de 05 días hábiles podrá hacer llegar una contrapuesta al CONCEDENTE; el mismo que previa evaluación de la contrapropuesta hará llegar la decisión final debidamente sustentada al CONCESIONARIO”.

### **73. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 41 numeral 41.2 del contrato:

***“Dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de la orden de aumento del número de autobuses, el CONCESIONARIO debe presentar a SITRANSPORTE certificado del correspondiente pedido en firme al proveedor; si el CONCESIONARIO no lo presenta dentro de tal término, SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE de solicitar la imposición de las sanciones pertinentes. Cada autobús que se incorpore posteriormente deberá contar con el Certificado de Operación expedido por SITRANSPORTE 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:**

El postor deberá considerar la absolución a la observación Nro. 71

### **74. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 43 numeral 43.1,f del contrato:

***Que en caso de incumplimiento del contrato con la entidad financiera por parte del deudor (el CONCESIONARIO), el contrato podrá cederse por la entidad financiera, siendo el cesionario preferente SITRANSPORTE o quien éste designe.*** Se solicita de manera respetuosa que, se estipule en esta cláusula la obligación de insertar en los contratos con las entidades financieras, la condición aquí requerida.

Se solicita de manera respetuosa que, si se llegara a presentar la situación prevista en esta cláusula, y si, SITRANSPORTE designa a alguien para este fin, el designado sea uno de los varios operadores existentes del Sistema Integrado de Transporte, dada la segura afectación que se dará a los concesionarios que sí están cumpliendo por tratarse de una operación simbiótica en la que en todo caso el incumplimiento de uno afecta a los que sí están cumpliendo.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el numeral 43.1 del contrato como sigue:

“43.1 (...) f. Que en caso de incumplimiento del contrato con la entidad financiera por parte del deudor (el CONCESIONARIO), el contrato podrá cederse por la entidad financiera, siendo el cesionario preferente EL CONCEDENTE o quien éste designe dando preferencia a los demás CONCESIONARIOS del Sistema Integrado de Transporte”.

### **75. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 45 numeral 3 del contrato:

***“Corresponde a SITRANSPORTE decidir si procede aplicar el procedimiento de reversión establecido en el presente contrato de concesión”***

Se solicita de manera respetuosa, se deje de manera explícita para este numeral a que casos específicos hace referencia.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en el Título XIV del Contrato.

### **76. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 51 del contrato:

***“El CONCESIONARIO tendrá la obligación de cumplir con el Programa de Servicios de Operación con su respectiva tabla horaria.***

***En el caso de presentarse incumplimiento de cualquiera de los factores de operación establecidos por el Programa de Servicios de Operación, se procederá conforme a la aplicación de los manuales y reglamentos de operación que expida o haya expedido SITRANSPORTE, sin perjuicio de las demás facultades y recursos previstos en el presente Contrato de Concesión”.***

Se solicita de manera respetuosa que, debe dejarse en claro como excepción, la pérdida de servicios por causas ajenas al CONCESIONARIO. A modo de ejemplo, un accidente o una manifestación social o sindical que genere pérdidas de servicios.

### **ABSOLUCIÓN:**

La cláusula citada por el postor no coincide con la cláusula establecida en el contrato de concesión; entendiéndose del texto que se refiere a la cláusula 53 del mismo contrato.

Al respecto el Postor debe considerar el último párrafo de la cláusula 52 y debe acogerse a lo establecido en las bases.

### **77. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 57 numeral 57.1 del contrato:

***“SITRANSPORTE o quien este delegue, tiene el derecho de supervisar técnica, legal, administrativa y financieramente el desarrollo y ejecución del presente Contrato de Concesión, lo que le permitirá acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas, a los datos, a los documentos e información que soportan la labor del CONCESIONARIO, ante lo cual se impondrá a cargo de SITRANSPORTE así como de las personas que este delegue el derecho de supervisar técnica, legal, administrativa y financieramente el desarrollo y ejecución del presente Contrato de Concesión, un compromiso de confidencialidad sobre la información a la que tenga acceso, la que se entiende asumida por SITRANSPORTE con la firma del presente Contrato de Concesión, dentro de las limitaciones que para el efecto establezca la ley”.***

La intervención prevista en la presente cláusula no considera unas instancias, o mecanismos previos, antes del ejercicio del derecho que se otorga a SITRANSPORTE, en este aparte del contrato.

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en la redacción de la cláusula, las instancias previas que sean necesarias, antes de que SITRANSPORTE pueda hacer uso del derecho que le otorga la presente cláusula.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **78. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 65 numeral del contrato:

***“Corresponde a la Junta de operadores, establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional y lo estipulado por las presentes bases, que dan derecho a la utilización de vías y operación en el Sistema Integrado de Transporte y SITRANSPORTE, 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:**

La tarifa técnica es determinada de acuerdo a las formulas establecidas en las bases y el contrato, la determinación de la tarifa técnica será establecida por la junta de operadores.

#### **79. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 70 del contrato:

En su último párrafo establece: ***“El CONCESIONARIO otorga a SITRANSPORTE 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:**

Se procede a incorporar el Anexo Nro. 10 Proyecto de Contrato de fideicomiso; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases y es referencial para el postor.

#### **80. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 74 numeral 74.3.2 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:**

La cláusula citada no concuerda con la consulta y/u observación planteada por el postor; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **81. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 84 del contrato:

***“Se constituirá un comité de coordinación de la fiducia compuesto por un (1) funcionario de SITRANSPORTE, el que cuenta con voto dirimente; el Gerente designado por la Fiduciaria para la administración del patrimonio autónomo que tiene voz pero no voto, un (1) representante de los Concesionarios de Transporte, un (1) representante del Concesionario del Componente Tecnológico y un (1) representante de los acreedores garantizados, si a ello hubiere lugar. El***

***Asistente Técnico podrá participar del Comité cuando lo considere conveniente, con voz pero sin voto.***

***Este Comité adopta las medidas de coordinación que se requieran para la correcta ejecución del Contrato, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Fiducia”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se considere una mayor representación de los Concesionarios de Transporte, ya que representan la mayoría como fideicomitentes y beneficiarios.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**82. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 86 del contrato:

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación, específicamente al numeral 20.4 del contrato de concesión para las rutas troncales.

**83. OBSERVACIÓN:**

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 se deben crear en el contrato los mecanismos que permitan ir ingresando la flota de manera paulatina, en la medida que se vayan cumpliendo las expectativas de demanda previstas para el sistema.

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

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **84. OBSERVACIÓN:**

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”.***

#### **ABSOLUCIÓN:**

No se entiende la observación; por lo que el postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

#### **85. OBSERVACIÓN:**

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 SITRANSPORTE, como son los propios a la invasión de carriles exclusivos o infraestructura del sistema.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**86. OBSERVACIÓN:**

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**87. OBSERVACIÓN:**

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

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del Sistema en caso que se materialice el riesgo de implantación del Sistema a cargo del SITRANSPORTE. 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 SITRANSPORTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **88. OBSERVACIÓN:**

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

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

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

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **89. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 102 numeral 102.2 del contrato:

***“Con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan que se SITRANSPORTE podrá modificar las causales y los montos de las penalidades que se han establecido en el presente Contrato de Concesión, así como también se podrá adicionar nuevas o suprimir algunas de las existentes. Para modificar, crear o suprimir conductas o situaciones generadoras de penalidades, se escucharán previamente las recomendaciones de la Junta de Operadores en la cual serán escuchadas sus observaciones”.***

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



### **ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

### **90. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 102 numeral 102.3 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 SITRANSPORTE, 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 expresamente2.***  
Se solicita de manera respetuosa que, esta cláusula sea fruto de concertación con la Junta de Operadores.

### **ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

### **91. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 103 del contrato:

***“PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL”.***  
Se solicita de manera respetuosa que, la determinación del monto asociado con estas penalidades sea fruto de la concertación con la Junta de Operadores.

### **ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; entendiéndose que se refiere a la cláusula 102 del contrato debemos decir que se procede a modificar como siguiente:

### **“CLÁUSULA 102 PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL**

Si el CONCESIONARIO incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión, relacionadas con las obligaciones de carácter institucional o administrativo, EL CONCEDENTE será el responsable de aplicar y hacer efectivas las penalidades, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida. Si el incumplimiento subsiste, EL CONCEDENTE podrá solicitar del CONCESIONARIO la sustitución del responsable administrativo del incumplimiento, lo cual el

CONCESIONARIO deberá contemplar dentro de los estatutos o manuales de trabajo que presente.

Para efectos de la imposición de las penalidades a que hace referencia la presente cláusula, la cuantificación de las penalidades será la que se relaciona a continuación:

<b>DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO</b>	<b>Valor de la Penalidad</b>
Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla por fuera de los plazos que EL CONCEDENTE establezca para el efecto.	5 UITs
Oponerse a recibir en sus instalaciones al personal de supervisión e inspección de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.	8 UITs
Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente Contrato de Concesión.	7 UITs
Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería; incluyendo luces decorativas.	6 UITs
Polarizar total o parcialmente las ventanas laterales, frontales o posteriores de los buses.	10 UITs
Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura externa de los autobuses fuera de los estándares y parámetros establecidos por EL CONCEDENTE.	15 UITs
Colocar propaganda no autorizada por EL CONCEDENTE.	20 UITs
Omitir las exigencias, limitaciones o normas establecidas por EL CONCEDENTE o que expida o haya expedido en relación con la colocación de publicidad en el interior de los autobuses.	10 UITs
Instalación de equipo de sonido, equipos de información sonora o lectura no autorizados por EL CONCEDENTE.	5 UITs
Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de cada uno de los miembros de su personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte, las que sobre el tema estén establecidas en el presente Contrato de Concesión,	8 UITs
Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto del personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte.	7 UITs

<b>DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO</b>	<b>Valor de la Penalidad</b>
Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los autobuses.	10 UITs
Disminuir la participación accionaria o societaria de propietarios locales desde la adjudicación y hasta los cuatro (4) primeros años de vigencia de la concesión. Salvo disposición expresa establecida en el contrato de concesión.	100 UITs
Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de EL CONCEDENTE.	100 UITs
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	20 UITs
No cumplir con el Programa de Gestión Ambiental	30 UITs
No cumplir con el programa de capacitación autorizado	30 UITs

El concesionario aceptará las penalidades que se le impongan de la aplicación de los reglamentos y manuales que emita EL CONCEDENTE en la operación del sistema.

## **92. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 104 del contrato:

### ***“PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE OPERACIONAL2.***

Se solicita de manera respetuosa que, la determinación del monto asociado con estas penalidades sea fruto de la concertación con la Junta de Operadores. Y sea retirada la penalidad ingreso por evasión, esto no debe ser responsabilidad del concesionario, siempre que ocurra por falencias en el control de ingreso del sistema, que no es su responsabilidad.

### **ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; entendiéndose que se refiere a la cláusula 103 del contrato debemos decir que se procede a modificar como siguiente:

### **“CLÁUSULA 103 PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE OPERACIONAL**

Si el CONCESIONARIO incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión, relacionadas con las obligaciones de carácter operativo, EL CONCEDENTE será el responsable de aplicar y hacer efectivas las penalidades, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida. Si el incumplimiento subsiste, EL

CONCEDENTE podrá solicitar del CONCESIONARIO la sustitución del responsable administrativo del incumplimiento, lo cual el CONCESIONARIO deberá contemplar dentro de los estatutos o manuales de trabajo que presente.

Para efectos de la imposición de las penalidades a que hace referencia la presente cláusula, la cuantificación de las penalidades será la que se relaciona a continuación:

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Penalidad
Operación durante tres (3) periodos consecutivos en Nivel de Servicio "E"	20 UITs
Operación en Nivel de Servicio "E" durante cinco (5) periodos en los últimos doce (12) meses	10 UITs
No informar de manera inmediata al Sistema de Seguridad Física del Sistema Integrado de Transporte y al Centro de Computo de Gestión del Concesionario del Recaudo, mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre el ingreso de personas al autobús de manera irregular	5 UITs
No informar de manera inmediata al Sistema de Seguridad Física del Sistema Integrado de Transporte y al Centro de Computo de Gestión del Concesionario del Componente Tecnológico, mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre anomalías presentadas a bordo del vehículo que representen riesgos para los clientes del Sistema Integrado de Transporte, para el Vehículo o cualquiera de los recursos humanos y/o tecnológicos a bordo.	5 UITs
Operar con luces apagadas en horario nocturno	3 UITs
Operar con defectos en las luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación, frenado o internas.	3 UITs
Operar con sillas rotas, rasgadas o con falta de fijación al piso.	3 UITs
Operar con ventanas rotas	3 UITs
Operar con la sección del pasamanos desprendido, flojo o con astillas cortantes.	3 UITs
Operar un vehículo desaseado en su exterior o interior.	3 UITs
Carecer de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los paneles de información de rutas al interior del vehículo.	3 UITs
Carecer de extintores especificados en los patios de mantenimiento y vehículos; que carezcan de carga o se encuentren vencidos.	3 UITs
Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros, ya sea por daño o incorrecto uso.	3 UITs
Alteración de las dimensiones y características de los implementos del vehículo.	3 UITs
Utilización de llantas sin cumplir especificaciones de mínimo labrado establecidas por el fabricante o proveedor, o la que se exija en los manuales de operación.	3 UITs

Violar o alterar sin autorización de EL CONCEDENTE el funcionamiento del sistema de control y recaudo o cualquiera de sus componentes.	3 UITs
Incumplimiento del horario asignado con una diferencia mayor a un minuto.	5 UITs
Maltrato o falta de respeto a los usuarios o personal de EL CONCEDENTE.	5 UITs
Insuficiencia de personal para garantizar la operación normal.	3 UITs
No parar en una estación o paradero establecidos en el itinerario de operación sin autorización previa de EL CONCEDENTE.	3 UITs
Parar en una estación o paradero establecidos en el itinerario de operación sin autorización previa de EL CONCEDENTE.	3 UITs
Alterar el recorrido de un servicio sin previa autorización o instrucción de EL CONCEDENTE.	3 UITs
Operar en horarios o servicios no autorizados por EL CONCEDENTE o su delegación a operador diferente sin previa autorización.	5 UITs
Falta de uso y/o mal uso del uniforme establecido por EL CONCEDENTE o la falta de identificación establecidas en el reglamento de operaciones.	3 UITs
Incumplimiento de cualquier punto del reglamento de operaciones que no esté establecido en esta tabla.	3 UITs
Incumplimiento del suministro del vehículo de servicio al turno establecido.	3 UITs
Recoger o dejar pasajeros en puntos de la vía diferentes a los paraderos de estaciones.	3 UITs
Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla fuera de los plazos establecidos.	5 UITs
Oponerse a recibir en su instalación a personal de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.	3 UITs
Incurrir en fraude al sistema de recaudo.	10 UITs
Incumplir con el plan de mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos.	3 UITs
Falta de limpieza diaria de las oficinas, patios y talleres.	3 UITs
Falta de mantenimiento preventivo y correctivo de los bienes y áreas entregados al operador.	10 UITs
Infracciones a otras obligaciones contractuales.	20 UITs
Falta del conductor al horario asignado.	3 UITs
Tardanza del conductor al horario asignado.	3 UITs
Incumplimiento del conductor a las disposiciones impartidas por EL CONCEDENTE en relación al despacho de vehículos.	3 UITs

Conductor sin documentos reglamentarios	10 UITs
Atentar contra la seguridad de los servicios, los pasajeros, terceros y personal involucrado en la prestación de los mismos.	10 UITs
Alteración de la operación del servicio por parte del operador de transporte atentando la calidad del mismo.	3 UITs
Dejar abandonado el vehículo en la vía sin previa autorización de EL CONCEDENTE.	20 UITs
Conducir un vehículo en estado de etílico y/o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas o medicamentos que recomienden el no conducir un vehículo. Esto sin perjuicio de la denuncia a que hubiere lugar.	50 UITs
Operar vehículos con daños o desperfectos en ruta.	5 UITs
Desacato del operador a las instrucciones impartidas por EL CONCEDENTE.	5 UITs
Ocasionar accidentes de tránsito; sin tomar en cuenta la responsabilidad.	5 UITs

El concesionario aceptará las penalidades que se le impongan de la aplicación de los reglamentos y manuales que emita EL CONCEDENTE en la operación del sistema”.

### **93. OBSERVACIÓN:**

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 sea fruto de la concertación con la Junta de Operadores.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar la cláusula 104 como sigue:

### **“CLÁUSULA 104 PENALIDADES POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES**

Si el CONCESIONARIO no cumpliera con cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión relacionadas con comportamientos institucionales o aspectos administrativos del CONCESIONARIO, salvo que EL CONCEDENTE lo hubiere autorizado, en forma previa, expresa y escrita, se podrán hacer exigibles penalidades diarias, de 10% de la sanción mientras subsista el incumplimiento.

La verificación de las conductas que comporten infracción a los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades de acuerdo con lo dispuesto en la presente cláusula, se someterá a los procedimientos de revisión adelantados por EL CONCEDENTE y/o a quien se designe para tal efecto. Las revisiones serán adelantadas a través de

supervisores del Sistema e inspectores técnicos designados por EL CONCEDENTE, bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a las sedes de administración de la empresa concesionaria, a cualquier otra instalación a cargo del CONCESIONARIO, como por cualquier otro medio que constituya plena prueba de las conductas descritas”.

#### **94. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.2 del contrato:

***“De acuerdo a las condiciones establecidas, el aporte por Gestión y Control de Flota a cargo de un concesionario del Componente Tecnológico del Sistema Integrado de Transporte (SIT) ascenderá al monto que se determine en su respectivo contrato y que será pagado el primer día hábil de cada semana, por todo el plazo de vigencia de la concesión, descontando el IGV”.***

Se solicita de manera respetuosa que, la publicación del contrato del Componente Tecnológico del Sistema Integrado de Transporte, se divulgado antes de la publicación final del contrato de las Rutas Complementarias, para determinar los alcances económicos y operacionales del mismo.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El contrato de concesión para el Componente Tecnológico se encuentra publicado en la página web de la Municipalidad Provincial de Arequipa en el ítem referente a la licitación de este componente; por lo que es de público conocimiento y acceso de los diferentes postores y público en general.

#### **95. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.3 del contrato:

***“De acuerdo a las condiciones establecidas, el aporte por el Servicio de Asistencia Técnica asciende a 0.50% del ingreso bruto generado en el SIT y pagado el primer día hábil de cada mes, por todo el plazo de la vigencia de su respectivo contrato, descontando el IGV. Todo de acuerdo a lo establecido en su respectivo contrato”.***

Se solicita de manera respetuosa que, la publicación del contrato para el Servicio de Asistencia Técnica, sea divulgado antes de la publicación final del contrato de las Rutas Complementarias, para determinar los alcances económicos y operacionales del mismo.

#### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede publicar el contrato del Asistente Técnico del Sistema en la página web de la Municipalidad Provincial de Arequipa en el link referido al Sistema Integrado de Transporte Público para Arequipa.

#### **96. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.4 del contrato:

***“De acuerdo a las condiciones establecidas, el aporte por el Administrador del Fideicomiso a 0.15% del ingreso bruto generado en el SIT y pagado el primer día hábil de cada mes, por todo el plazo de la vigencia de su respectivo contrato, descontando el IGV. Todo de acuerdo a lo establecido en su respectivo contrato”.***

Se solicita manera respetuosa que, la publicación del contrato para el Administrador del Fideicomiso, sea divulgado antes de la publicación final del contrato de las Rutas Complementarias, para determinar los alcances económicos y operacionales del mismo.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a incorporar el Anexo Nro. 10 Proyecto de Contrato de fideicomiso; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases y es referencial para el postor.

**97. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 111 numeral 111.3 del contrato:

***“La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra EL CONCEDENTE o SITRANSPORTE, sus dependencias y sus funcionarios”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se retire de este numeral del contrato, toda vez que limita el ejercicio de un derecho que el CONCESIONARIO puede ejercer en algún momento.

**ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**98. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 113 numeral 113.2 del contrato:

***“El Contrato terminará anticipadamente en caso que EL CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales, según calificación que hará EL CONCEDENTE a través de SITRANSPORTE, sin perjuicio de las penalidades que procedan, las acciones legales y las sanciones administrativas aplicables”.***

Se solicita de manera respetuosa que, primero se determine la gravedad de los hechos en que debe incurrir el CONCESIONARIO, para ser sujeto de la sanción prevista en la presente cláusula, no establecer con claridad tales hechos, podría presentar el uso indebido de autoridad por parte del CONCEDENTE.

**ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; entendiéndose que se refiere a la cláusula 112.2 del contrato debemos decir que se procede a modificar como siguiente:



#### “112.2 Término Por Incumplimiento Del Concesionario

El Contrato terminará anticipadamente en caso que EL CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave que se encuentre determinado de esta forma por norma de aplicación nacional, aplicación local o cuando así lo establezca el presente contrato o reglamento de operación que se emita para estos efectos; cabe mencionar que ninguna de las sanciones puede ser considerada de aplicación retroactiva; esto sin perjuicio de las penalidades que procedan, las acciones legales y las sanciones administrativas aplicables”.

#### **99. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 113 numeral 113.3 del contrato:

***“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE O SITRANSPORTE 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 o SITRANSPORTE de indemnizar al CONCESIONARIO.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **100. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 113 numeral 113.4 del contrato:

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

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

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

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **101. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 117 del contrato:

En sus últimos tres párrafos establece: ***“En cualquier caso de pago directo al CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE 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, SITRANSPORTE acudiría a los saldos disponibles en el fideicomiso para cubrir la totalidad o parte de la deuda. Pero si el que está obligado es SITRANSPORTE, el CONCESIONARIO no puede utilizar la misma figura. Se solicita redactar en igualdad de condiciones el párrafo pertinente.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**102. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 124 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 presente cláusula el desgaste natural de los bienes, provocados por el uso y el tiempo.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**103. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 126 del contrato:

***“En el caso de que SITRANSPORTE declare la terminación anticipada del Contrato de Concesión por causa imputable al CONCESIONARIO, SITRANSPORTE podrá tomar la posesión de la concesión directamente o a través de un tercero que designe.***

***Efectuada la cesión del Contrato de Concesión a SITRANSPORTE, este adelantará un proceso de licitación para la selección de un nuevo CONCESIONARIO”.***

Se solicita de manera respetuosa que, incluya la opción de toma de posesión de las entidades financieras acreedoras en caso de un incumplimiento grave del concesionario bajo los contratos de crédito. Se sugiere una cláusula con el siguiente contenido ***“En el caso en que el concesionario incurra en el incumplimiento grave de sus contratos de crédito, de conformidad con los respectivos documentos de crédito y garantía celebrados entre el concesionario y sus acreedores financieros, y sin perjuicio de los derechos legales y contractuales del concedente, se permitirá a las instituciones financieras sustituir contractualmente a éste último para todos los efectos legales, tomando posesión de la concesión, mediando el cumplimiento de requisitos que serán establecidos contractualmente para garantizar la idoneidad de la operación y la continuidad en la prestación del servicio”***

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**104. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 127 numeral 127.2 del contrato:

***“Que el cesionario se obligue a no modificar ni reducir la participación de los propietarios locales en el CONCESIONARIO, durante los cuatro (4) primeros años de duración del Contrato cedido”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula el texto: ***“salvo en los casos de aumento de capital”.***

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**105. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 138 numeral 138.1 del contrato:

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

Esta cláusula restringe la gestión del CONCESIONARIO para conseguir publicidad y genera inequidad toda vez, que en numeral 135.2 del presente contrato, cuando la publicidad se hace en los bienes del CONCESIONARIO, los ingresos por ese concepto se distribuyen 50% y 50%.

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique el texto de la presente cláusula de manera que no solo permita la gestión del CONCESIONARIO, sino que además acceda al 50% de los ingresos que esta genera.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**106. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 138 numeral 138.2 del contrato:

***“En el caso de publicidad en las unidades vehiculares que conformen la flota del CONCESIONARIO, en cualquier momento durante el plazo del presente contrato, se le reconocerá el cincuenta por ciento (50%) de los beneficios económicos derivados de la explotación publicitaria dentro de dichas unidades vehiculares; quedando claro que EL CONCEDENTE a través de SITRANSPORTE será el único titular con capacidad de disposición de los espacios publicitarios; no pudiendo el CONCESIONARIO realizar contratos directos por este concepto”.***

Se ratifica la solicitud de excluir de los ingresos de publicidad del CONCEDENTE la publicidad que se efectúe en los vehículos, pues estos son de propiedad del concesionario y por lo tanto el 100% de estos ingresos le corresponden.

Se plantea una cláusula restrictiva de la capacidad de gestión que tiene el CONCESIONARIO, respecto al tema de la publicidad, lo que más favorece al sistema es que tanto el CONCEDENTE, como el CONCESIONARIO puedan comercializar los espacios publicitarios disponibles del sistema, en caso que no se acceda a lo solicitado en el párrafo anterior.

Se solicita de manera respetuosa que, se elaboren los cambios pertinentes en los numerales que tengan que ver con la publicidad, su explotación y control para que quede claro que la publicidad en los vehículos corresponde a un ingreso del CONCESIONARIO por ser el propietario de la flota.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**107. OBSERVACIÓN:**

Respecto al Anexo 1, definición 1.49 del contrato:

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

***externos al Sistema Integrado de Transporte, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo”.***

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**108. OBSERVACIÓN:**

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:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**109. OBSERVACIÓN:**

Según lo establecido en la cláusula 17.1.5, existe un plazo de 14 meses, en los que se podrá llevar a cabo la reducción de la participación de las empresas participantes. Asimismo, se establece que después de esos 14 meses no se podrá hacer ningún tipo de variación en los porcentajes establecidos.

Existe la posibilidad que muchos socios no estén en la capacidad de poder asumir las obligaciones económicas de la sociedad, por lo que recurrirán a préstamos o a la venta de participaciones. En ese sentido, los accionistas de la sociedad concesionaria podrán ser modificados después de la firma del contrato? Es decir, ¿una empresa que participo en la licitación podría vender sus acciones o parte de estas?

**ABSOLUCIÓN:**

Es correcto; siempre y cuando se ajuste a lo establecido en el contrato de concesión.

**110. OBSERVACIÓN:**

Aclarar lo establecido en el numeral 17.1.6

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá considerar para esto el criterio de grupo económico que se refiere a las empresas que se encuentran administradas por una misma o varias personas naturales; las mismas que pueden estar vinculadas mediante contrato escrito tácitamente.

**111. OBSERVACIÓN:**

Aclara la definición de socio local.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el numeral 10.3 de las bases de licitación referido a las definiciones incorporando la definición de rutas subalimentadoras como sigue:

**Socio Local:** Se refiere al miembro de un consorcio que viene operando actualmente como operador de transporte público urbano dentro de la modalidad del transporte regular de personas; para lo que se considera que el mismo debe encontrarse debidamente acreditado como tal en el SISTRAN.

**112. OBSERVACIÓN:**

Puede el concesionario tercerizar a una empresa distinta del proveedor de vehículos, el mantenimiento de los mismos? Importante aclarar, que la empresa cuenta con la experiencia en el rubro.

**ABSOLUCIÓN:**

Si, siempre y cuando ésta sea certificada y garantizada por el proveedor.

**113. OBSERVACIÓN:**

El numeral 18.1.1 establece que, se deberá presentar un contrato de transferencia de vehículos. Esta obligación podría verse cumplida con la presentación de las tarjetas de propiedad donde conste que el titular de los vehículos es la empresa concesionaria?

**ABSOLUCIÓN:**

El requisito establecido en el numeral mencionado se refiere a vehículos que se encuentren en proceso de adquisición; por lo que de ser los vehículos de propiedad del CONCESIONARIO estos se encontrarían acreditados con las tarjetas de propiedad respectivas.

**114. OBSERVACIÓN:**

Se establece en el numeral 20.4.1 que, al concesionario le corresponde el 50% de los ingresos de la publicidad, cómo piensa acreditar el concedente el monto a percibir como ingresos por la publicidad.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**115. OBSERVACIÓN:**

En el numeral 20.4.2.5 del contrato se establece que, previo requerimiento del concedente el concesionario procederá al arreglo a mantenimiento de la publicidad en las unidades vehiculares. Es importante dejar sentado que la experiencia de los concesionarios es en el transporte de personas y no en publicidad. Por lo que esta obligación debería encontrarse en manos del concedente o de aquel que se encargue de la publicidad del Sistema.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**116. OBSERVACIÓN:**

Qué es infraestructura básica para el concedente. Es importante que nos delimiten lo que engloba el concepto para que los postores podamos prever en nuestro modelo económico financiero, los gastos correspondientes al equipamiento de patio.

**ABSOLUCIÓN:**

La infraestructura básica es la que permitirá el desplazamiento adecuado de los buses en las rutas troncales y sus respectivas estaciones, así como también las condiciones mínimas para los patios y terminales norte y sur.

**117. OBSERVACIÓN:**

En el numeral 35.1 se establece que el concedente realizaría la calificación del cumplimiento de los requisitos técnicos de los buses. En atención a ello, queremos que se nos defina cómo se llevaría a cabo dicha calificación.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**118. OBSERVACIÓN:**

En el numeral 35.2 se establece que el concedente podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología del bus y que el concesionario debería asumir dicho gasto. El modelo económico financiero integra el valor promedio del bus que necesita el proyecto para prestar el servicio. En ese sentido, todo costo que no este contemplado en él y que no haya sido identificado de las bases y contratos iniciales de la licitación, no serán asumidos por los concesionarios. Por lo tanto, si a discrecionalidad del concedente los costos aumentarán, corresponderá al mismo asumirlos.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**119. OBSERVACIÓN:**

En el numeral 38.5 se establece que el concedente definirá los incrementos de flota o disminución que requiera la prestación del servicio. Parte de la seguridad que debe brindar el contrato de concesión es que se pueda cubrir la inversión realizada por los consorcios. En tal sentido, el concedente en caso de disminución de flota, deberá asumir el pago de los kilómetros dejados de percibir por el concesionario. Esta cláusula genera inseguridad, se recomendaría su eliminación.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**120. OBSERVACIÓN:**

La cláusula 39 en la parte final del primer párrafo establece que el concesionario se compromete a retirar de circulación a los vehículos que queden sin permiso del SISTRAN. Es de conocimiento de la MPA que los vehículos no son de propiedad de las empresas de transporte, por lo que no estamos en la condición de asumir ese riesgo y sobre todo porque son medios de manutención de muchas personas naturales.

**ABSOLUCIÓN:**

Los vehículos que forman parte del Sistema de transporte actual cuando son retirados del mismo son por cuenta y riesgo de los propietarios; en este caso la Municipalidad Provincial de Arequipa no asume ninguna responsabilidad frente a los transportistas; por lo que no procede lo solicitado por el postor debiendo acogerse a las bases de licitación.

➤ **RESPECTO AL CONTRATO DE LAS UNIDADES COMPLEMENTARIAS**

**121. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 01 numeral 1.2. del contrato:



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

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

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

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

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

### **ABSOLUCIÓN:**

Dichos requerimientos se encuentran en las bases de licitación de componente tecnológico, sin embargo se cursara al comité de licitación del componente tecnológico para su análisis y consideraciones.

### **122. OBSERVACIÓN:**

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.***

**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”.**

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El artículo mencionado por el postor ha sido modificado con circular 019-2013-MPA-CE; debiendo el mismo ajustarse a lo establecido en el mismo.

**123. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 12 numeral 12.10 del contrato:

**“EL CONCEDENTE se obliga a poner a disposición de EL CONCESIONARIO la infraestructura del sistema en condiciones que permitan dar inicio a la operación efectiva del mismo, salvo hechos imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que originen el retraso del cumplimiento de la obligación pudiendo prorrogarse el plazo establecido de inicio de ejecución contractual por parte de EL CONCEDENTE. A la fecha de entrega de la infraestructura del sistema se levantará el acta respectiva que incluirá el inventario de bienes reversibles y será firmada por las partes en señal de conformidad”.**

Se solicita de manera respetuosa que, se establezcan parámetros claros de tiempo y modo para la entrega de la infraestructura del sistema a disposición del CONCESIONARIO.

Lo anterior, en espera de una sana distribución del riesgo para las partes, pues en efecto, la infraestructura se constituye en factor determinante del desempeño del sistema para que se consolide su capacidad de prestación de servicio y por ende garantice que la demanda esperada se acerque a las proyecciones o las supere de ser posible.

De otro lado, la consolidación de par y pasos que permitan que el sistema avance de manera asertiva y en los debidos tiempos, hará que los niveles de compromiso sean respetuosos en el proyecto para con la municipalidad y sus habitantes, garantizando de paso, que tanto los concesionarios como el concedente tengan escenarios claros de trabajo que permitan hacer que los compromisos tengan como debe ser, formas de ser medidos y de hacer exigibles cuando corresponda los cumplimientos.

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**124. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 12 numeral 12.12 del contrato:

***“Las unidades de negocio no concesionadas deberán entrar en un nuevo proceso de Licitación ó según lo disponga la autoridad competente”.***

De presentarse una o varias unidades de negocio no adjudicadas, el contrato deberá prever que el único mecanismo valido para su adjudicación debe ser mediante licitación. Hacerlo de manera diferente generaría desequilibrio entre los operadores, unos que han accedido a las unidades de negocio a través de un proceso licitatorio y otros que podrían obtener los mismos beneficios vía adjudicación directa, generándose por lo tanto los consabidos desequilibrios.

Se solicita de manera respetuosa que, en el contrato se estipule que las unidades de negocio que llegaran a declararse desiertas, solo puedan ser adjudicadas, mediante licitación.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**125. OBSERVACIÓN:**

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:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**126. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

***“La operación de rutas complementarias, se someterá al régimen que establezca SITRANSPORTE, 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. SITRANSPORTE, 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:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**127. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 17 numeral 11 del contrato:

***“Suscripción de los documentos de adhesión a los Contratos de Fideicomiso y Asistencia Técnica que entregará el CONCEDENTE previo a la firma del presente documento”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se den a conocer las minutas de los contratos de los demás agentes del sistema y que se abra un espacio para las consultas y observaciones, con el fin de salvaguardar la integridad del CONCESIONARIO, frente a las condiciones que a posteriori podrían generar de dichos contratos.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a incorporar el Anexo Nro. 10 Proyecto de Contrato de Fideicomiso; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases y es referencial para el postor.

**128. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.2 del contrato:

***“EL CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y cualquier otro dato con relación a sus actividades y operaciones a solo requerimiento”.***

Se solicita de manera respetuosa que, los requerimientos de la información solicitada, estén establecidos en el contrato.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**129. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.3 del contrato:

***“EL CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran EL CONCEDENTE con el fin de vigilar supervisar, fiscalizar y hacer valer los términos de este Contrato conforme a las leyes aplicables”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique el texto de la presente cláusula, en el cual se considere el agotamiento de instancias previas: ***“EL CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requiera EL CONCEDENTE con el fin de vigilar supervisar, fiscalizar y hacer valer los términos de este Contrato conforme a las leyes aplicables. Solo si, no ha contestado a dos más requerimientos realizados por SITRANSPORTE o sus respuestas no fueran satisfactorias a criterio del CONCEDENTE”.***

**ABSOLUCIÓN:**

El texto propuesto por el postor no modifica el espíritu del numeral 20.1.3; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en el contrato.

**130. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.7 del contrato:

***“Mantener como objeto social principal la prestación del servicio de transporte regular de personas y el domicilio fijado en la provincia de Arequipa durante el plazo del Contrato de Concesión. Asimismo, EL CONCESIONARIO se compromete a mantener el patrimonio neto mínimo fijado por las normas vigentes y futuras durante todo el plazo de vigencia del presente contrato de concesión”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se tenga en cuenta lo planteado en la observación a la cláusula 17 numeral 1.7, ya que no hacerlo, le puede llegar a establecer limitaciones al CONCESIONARIO, para el cumplimiento del contrato. La limitación debería estar dirigida hacia no disminuir el patrimonio neto mínimo exigido en las bases como capital de trabajo.

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**131. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 2.15 del contrato

En la medida en que se está solicitando un lavado diario de los vehículos a profundidad y un lavado superficial al terminar cada vuelta, les solicitamos que en la estructuración financiera llevada a cabo por el CONCEDENTE se tenga en cuenta los costos que esto significa y el impacto que los mismos generan en la tarifa

**ABSOLUCIÓN:**

Procede la observación del postor; modificándose el numeral 20.2.15 del contrato de concesión para las rutas troncales como sigue:

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

**132. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 2.19 del contrato:

***“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”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique la presente cláusula, dado que frente a las condiciones propias de la operación, se pueden presentar diversas circunstancias ajenas a la voluntad del operador que generan hechos de este tipo, se recuerda que precisamente es por esto que el proyecto prevé la existencia de flota de reserva, y es precisamente para estas circunstancias que se hace exigible esta inversión.

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**133. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 20 numeral 4.del contrato:

**“OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD:”.**

De manera respetuosa se solicita que la explotación de la publicidad en los buses este a cargo del CONCESIONARIO en el 100% pues en efecto la flota es propiedad exclusiva del concesionario, es válido que la publicidad en la infraestructura esté en cabeza de SITRANSPORTE en cuanto se trata de inversión pública.

En caso de no aprobarse lo solicitado en el párrafo anterior, se solicita de manera respetuosa que las proporciones a asignar sean mayores en cabeza del CONCESIONARIO por ser él el propietario de la flota y que se establezcan de manera clara los parámetros de gestión, comercialización y administración del proceso.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en el contrato de concesión.

**134. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 21 del contrato:

### **“OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE”**

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya un numeral más en la presente cláusula, fundamental para la operación del CONCESIONARIO: **21.5 “El CONCEDENTE se compromete a respetar la exclusividad sobre la demanda concedida”.**

#### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a incorporar el numeral 21.16 al contrato de operación como sigue:

21.16 “El CONCEDENTE se compromete a respetar la exclusividad sobre la concesión”.

### **135. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.4 del contrato:

Se solicita de manera respetuosa eliminar este costo de los operadores, lo cual genera sobrecostos que finalmente terminan impactando la tarifa al usuario.

#### **ABSOLUCIÓN:**

Los numerales de la consulta realizada no coincide con el documento del contrato.

### **136. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 24 numeral 24.5 del contrato:

***“Modificar, en cualquier momento y a su sola discreción, las frecuencias, cantidad, longitud y recorrido de las rutas atendiendo a las necesidades de la operación, así como los puntos de origen y destino, extensión horaria de la prestación del servicio, la flota requerida, la redistribución de la flota, el régimen tarifario, entre otros”.***

Este numeral implica un riesgo adicional al de la demanda que ya el CONCESIONARIO, en la medida que con esta medida está asumiendo igualmente el riesgo de kilómetros y el de capacidad instalada, toda vez, que SITRANSPORTE de manera unilateral podría disminuir los requerimientos de flota, las frecuencias de servicio, la longitud de las rutas y la tarifa misma. Adicional, a la amplitud que permite el término ***“entre otros”***.

Se solicita de manera respetuosa que, incluya en este numeral que las modificaciones previstas en él deben ser concertadas con el CONCESIONARIO. Además, que se garantice un mínimo de kilómetros recorridos al mes a por del CONCESIONARIO, dado que la flota que se adquiere está en función de unos requerimientos previstos en las bases.

Así mismo, en la medida que la programación de la operación está a cargo de SITRANSPORTE y el operador no tiene control sobre ella, solicitamos que los kilómetros en vacío que resulten de la programación sean remunerados, ya que esto genera un riesgo significativo en la viabilidad financiera del negocio. La política de distribución de riesgos establece que los riesgos deben ser asumidos por la parte que mejor pueda controlarlos y en la medida que la programación de la operación la controla SITRANSPORTE este debería asumir los riesgos asociados a los costos de los kilómetros en vacío.

#### **ABSOLUCIÓN:**

Se eliminó la cláusula 24 que establecía los derechos y facultades de SITRANSPORTE; incorporándose dicha facultad a los derechos y facultades del CONCEDENTE específicamente en el numeral 22.7 del contrato; por lo que se procede a modificar el numeral como sigue:

22.7 “Modificar, en cualquier momento y en coordinación con la Junta de Operadores, las frecuencias, cantidad, longitud y recorrido de las rutas atendiendo a las necesidades de la operación, así como los puntos de origen y destino, extensión horaria de la prestación del servicio, la flota requerida, la redistribución de la flota, el régimen tarifario, entre otros”

**137. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 24 numeral 24.10 del contrato:

***“Percibir los ingresos por concepto de Administración del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el 2% 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 50% 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 que, se tenga en cuenta lo observado a la cláusula 20.4.

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**138. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 24 numeral 24.12 del contrato:

Dado que SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE adicione nuevos elementos en la tipología.

**ABSOLUCIÓN:**

El Postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**139. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 32 numeral 32.2 del contrato:



***“SITRANSPORTE podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos y financieros. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO”.***

Esta cláusula podría afectar el equilibrio económico del CONCESIONARIO.

Se solicita de manera respetuosa que, se realice una modificación en la redacción de la cláusula: ***“SITRANSPORTE podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos y financieros. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO. Por su parte SITRANSPORTE ajustara la tarifa que reconoce al CONCESIONARIO, para conservar el equilibrio económico de este último”.***

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **140. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 34 del contrato:

***“Los autobuses que deban incorporarse al servicio del Sistema Integrado de Transporte con posterioridad a la puesta en marcha de la operación de transporte del Sistema, podrán tener características diferentes a las establecidas cuando así lo determine SITRANSPORTE con base en estudios técnicos y financieros, con el objeto de incorporar modernas tecnologías, siempre y cuando dichas características no impliquen ninguna disminución en la calidad del servicio, ni afecte negativamente la operación del Concesionario del Componente Tecnológico, ni genere aumento en las tarifas para el usuario final, ni implique reducción de las especificaciones requeridas por el presente Contrato de Concesión”.***

Esta es otra cláusula que podría generar la pérdida del equilibrio económico del CONCESIONARIO. Como se observa en su redacción, las decisiones de SITRANSPORTE no deben perjudicar a ninguno de los agentes del sistema, con excepción del CONCESIONARIO.

Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe el contenido propone de la cláusula en los siguientes términos: ***“Los autobuses que deban incorporarse al servicio del Sistema Integrado de Transporte con posterioridad a la puesta en marcha de la operación de transporte del Sistema, podrán tener características diferentes a las establecidas cuando así lo determine SITRANSPORTE con base en estudios técnicos y financieros, con el objeto de incorporar modernas tecnologías, siempre y cuando dichas características no impliquen ninguna disminución en la calidad del servicio, ni afecte negativamente la operación del Concesionario del Componente Tecnológico, ni genere aumento en las tarifas para el usuario final,***

*ni implique reducción de las especificaciones requeridas por el presente Contrato de Concesión, ni produzca detrimento en la rentabilidad del CONCESIONARIO”.*

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**141. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 35 del contrato:

*“Sólo podrán vincularse para la operación en el Sistema Integrado de Transporte, los autobuses que obtengan el certificado de cumplimiento legal, certificado de cumplimiento de especificaciones técnicas, certificado de cumplimiento tecnológico, expedidos por SITRANSPORTE, los cuales serán otorgados a cada autobús de manera individual, únicamente, cuando se hayan cumplido plenamente las revisiones que para este efecto sean necesarias.*

*La vigencia de los certificados citados anteriormente será requisito indispensable para la operación en el Sistema Integrado de transporte, para cada uno de los autobuses vinculados por el CONCESIONARIO.*

*EL CONCESIONARIO deberá acreditar el cumplimiento del manual de imagen del Sistema Integrado de transporte, en relación con la presentación y apariencia, tanto interna como externa de los autobuses, el cual será suministrado por SITRANSPORTE.*

*EL CONCESIONARIO se obliga a vincular los autobuses, de acuerdo con la flota requerida en la Licitación Pública que da origen al presente Contrato de Concesión.*

*SITRANSPORTE definirá la disminución ó incrementos de flota que se requieran conforme al desarrollo y necesidad de la operación de transporte, con base en estudios técnicos y financieros, y previa consulta no obligatoria a la Junta de Operadores”.*

Se solicita de manera respetuosa que, se aclare que las condiciones requeridas en el primer párrafo hacen referencia a la flota nueva, dada la imposibilidad técnica y económica de que la flota actual y que aún pueda ser operativa en el sistema integrado de transporte, pueda cumplir con dichos requerimientos.

En cuanto el último párrafo de la cláusula, no es admisible en un contrato que una de las partes, tome decisiones que repercuten de económica en la otra, sin que la parte que se vea afectada por tales decisiones no sea consultada y menos aún compensada por el desequilibrio económico que generen las decisiones unilaterales de SITRANSPORTE.

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique a este último párrafo de la cláusula con el siguiente contenido: *“SITRANSPORTE definirá la disminución ó incrementos de flota que se requieran conforme al desarrollo y necesidad de la operación de transporte, con base en estudios técnicos y financieros, y previo acuerdo con el CONCESIONARIO”.*

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el numeral 35 del contrato de concesión como sigue:

“(…) EL CONCEDENTE definirá la disminución o incrementos de flota que se requieran conforme al desarrollo y necesidad de la operación de transporte, con base en estudios técnicos y financieros, y previa aprobación de la Junta de Operadores”.

#### 142. OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 36 del contrato:

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

***El cumplimiento de la obligación de hacer efectiva la eliminación de la oferta, en los términos previstos en la presente cláusula deberá acreditarse ante SITRANSPORTE”.***

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:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### 143. OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.1 del contrato:

***“El CONCESIONARIO deberá modificar el número de autobuses vinculados a la operación efectiva cuando SITRANSPORTE lo considere conveniente según las necesidades de demanda y para brindar al usuario un determinado nivel de servicio, basándose en estudios técnicos, financieros, las recomendaciones de la Junta de Operadores y en los datos suministrados por el Concesionario del Componente Tecnológico. Estas exigencias se realizarán mediante comunicación escrita dirigida al CONCESIONARIO”.***

- c) Se solicita de manera respetuosa que, se modifique el texto de la cláusula de acuerdo a las siguientes consideraciones: 1- Una decisión de SITRANSPORTE que signifique una disminución de flota, crearía una situación de lucro cesante al interior del CONCESIONARIO, que deber ser compensada con un incremento en el valor kilometro, que permita restablecer el equilibrio económico del CONCESIONARIO. 2- Una decisión de SITRANSPORTE que implique un aumento en la flota, puede darse en dos escenarios: a) El CONCESINARIO está operando a pérdida, caso en el cual no podría obligársele a incrementar las inversiones en un negocio que no es rentable, y b) El CONCESIONARIO opera en un escenario de rentabilidad. Sin

embargo, un aumento en las inversiones podría no estar compensado por la rentabilidad esperada de tales inversiones, caso en el cual SITRANSPORTE deberá establecer mediante el aumento en la remuneración kilómetro, o en una ampliación en el plazo de la concesión, el mecanismo que restablezca el equilibrio económico en un escenario con nuevas inversiones.

- d) Se solicita de manera respetuosa que, se amplíe el concepto de: ***“y brindar al usuario un determinado nivel de servicio”***.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**144. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.2 del contrato:

***“SITRANSPORTE deberá pronunciarse sobre el término y las condiciones bajo las cuales el CONCESIONARIO deberá modificar la flota”***.

Se solicita de manera respetuosa que, en esta cláusula se tenga en cuenta la opinión del CONCESIONARIO, ya que son situaciones que afectan la viabilidad financiera del negocio. Se propone el siguiente texto: ***“SITRANSPORTE y el CONCESIONARIO se pondrán de acuerdo, sobre el término y las condiciones bajo las cuales el CONCESIONARIO deberá modificar la flota”***.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el numeral 38.2 como sigue:

***“38.2.- El concedente hará llegar al CONCESIONARIO los términos y condiciones bajo los cuales este deberá modificar la flota. EL CONCESIONARIO en el plazo de 05 días hábiles podrá hacer llegar una contrapuesta al CONCEDENTE; el mismo que previa evaluación de la contrapropuesta hará llegar la decisión final debidamente sustentada al CONCESIONARIO”***.

**145. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.3 del contrato:

***“Dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de la orden de aumento del número de autobuses, el CONCESIONARIO debe presentar a SITRANSPORTE certificado del correspondiente pedido en firme al proveedor; si el CONCESIONARIO no lo presenta dentro de tal término, SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE de solicitar la imposición de las sanciones pertinentes. Cada autobús que se incorpore posteriormente deberá contar con el***

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

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá considerar la absolución a la observación Nro. 144

**146. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 40 numeral 40.6 del contrato:

***Que en caso de incumplimiento del contrato con la entidad financiera por parte del deudor (el CONCESIONARIO), el contrato podrá cederse por la entidad financiera, siendo el cesionario preferente SITRANSPORTE o quien éste designe.*** Se solicita de manera respetuosa que, se estipule en esta cláusula la obligación de insertar en los contratos con las entidades financieras, la condición aquí requerida.

Se solicita de manera respetuosa que, si se llegara a presentar la situación prevista en esta cláusula, y si, SITRANSPORTE designa a alguien para este fin, el designado sea un operador pre existente del Sistema Integrado de Transporte, es importante resaltar que al estar un operador incumpliendo su contrato de manera simultánea estará afectando a los demás operadores dada la simbiosis generada por lo operación del sistema.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el numeral 40.6 del contrato como sigue:

“40.6 Que en caso de incumplimiento del contrato con la entidad financiera por parte del deudor (el CONCESIONARIO), el contrato podrá cederse por la entidad financiera, siendo el cesionario preferente EL CONCEDENTE o quien éste designe dando preferencia a los demás CONCESIONARIOS del Sistema Integrado de Transporte”.

**147. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 46 del contrato:

***“SITRANSPORTE 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 y parcialmente durante la Etapa de Operación Efectiva del Sistema Integrado De Transporte y hasta su cobertura***

**total, se crucen en ciertos tramos, con los diferentes servicios del Sistema Integrado De Transporte**

**Como consecuencia de lo anterior, SITRASPORTE. y el CONCESIONARIO reconocen la existencia de esta circunstancia, necesaria para la prestación del servicio público de transporte colectivo, durante la etapa Pre-operativa y parcialmente durante la Etapa de Operación Efectiva del Sistema Integrado De Transporte y hasta su cobertura total.**

**SITRASPORTE definirá, conjuntamente con la Autoridad de Transporte, los aspectos relacionados con la coexistencia de los dos servicios públicos de transporte, durante la etapa pre-operativa y parcialmente durante la Etapa de Operación Efectiva del Sistema Integrado De Transporte y hasta su cobertura total”.**

Se solicita de manera respetuosa que, se definan de manera específica y bien sustentada las condiciones bajo las cuales se daría la interacción prevista en la presente cláusula, con el fin de evitar la competencia y el paralelismo en el transporte público de la ciudad de Arequipa.

Se solicita de manera respetuosa que, se cree un comité compuesto por SITRASPORTE, la Autoridad de Transporte y la Junta de Operadores, para definir los aspectos relacionados de coexistencia aludida en la presente cláusula, es importante recordar que el contrato objeto de discusión en su distribución de riesgos le está asignando el riesgo de la demanda al CONCESIONARIO, y por lo tanto el control de la movilidad y la informalidad en sus diferentes expresiones es fundamental que quede claro como requisito fundamental del Estado en cuanto es de su obligación y manejo y por tanto el riesgo de su omisión o mala administración debería estar claramente identificado en este contrato y en cabeza del CONCEDENTE o de la AUTORIDAD con garantía plenamente ejecutable.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **148. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 51 del contrato:

**“El CONCESIONARIO tendrá la obligación de cumplir con el Programa de Servicios de Operación con su respectiva tabla horaria.**

**En el caso de presentarse incumplimiento de cualquiera de los factores de operación establecidos por el Programa de Servicios de Operación, se procederá conforme a la aplicación de los manuales y reglamentos de operación que expida o haya expedido SITRASPORTE, sin perjuicio de las demás facultades y recursos previstos en el presente Contrato de Concesión”.**

Se solicita de manera respetuosa que, debe dejarse en claro como excepción, la pérdida de servicios por causas ajenas al CONCESIONARIO. A modo de ejemplo, un accidente, protestas sociales o sindicales.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El Postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**149. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 63 del contrato:

***“Corresponde a la Junta de operadores, establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional y lo estipulado por las presentes bases, que dan derecho a la utilización de vías y operación en el Sistema Integrado de Transporte y SITRANSPORTE, 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:**

La tarifa técnica es determinada de acuerdo a las formulas establecidas en las bases y el contrato, la determinación de la tarifa técnica será establecida por la junta de operadores.

**150. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 68 del contrato:

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**151. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 69 del contrato:

Para los cálculos de los egresos del SIT se presenta una fórmula matemática que tiene en cuenta los costos a retribuir por cada unidad de negocio, los costos a retribuir al operador tecnológico, los costos a retribuir a SITRANSPORTE por concepto de gestión del SIT y el fondo de reserva y reconversión empresarial.

Sin embargo, dentro de las definiciones de las variables incluyen lo siguiente:

- CMPAs : Total Costos a retribuir a la Municipalidad Provincial de Arequipa por concepto de concesión para el periodo s
- CFids : Total Costos a retribuir al Fideicomisario por concepto de Administrador de los Recursos para el periodo s
- CPATs : Total Costos a retribuir al Proveedor de Asistencia Técnica para el periodos

Las tres variables definidas no se encuentran dentro de la fórmula que representa los egresos del SIT, por lo que se solicita respetuosamente la inclusión de los costos asociados a la Municipalidad, al Fideicomisario y al Proveedor de Asistencia dentro de los egresos totales del SIT.

**ABSOLUCIÓN:**

- Se procede a modificar el contrato concesión de rutas complementarias en la cláusula 69 como sigue:

**CLÁUSULA 69 DISPOSICIÓN Y DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS GENERADOS POR EFECTOS DEL PAGO DE LA TARIFA DE TRANSPORTE EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**

(...)

Los egresos del SIT son calculados con la siguiente fórmula:

Donde:

$$TEsit_s = C1A_s + C1B_s + C2_s + C3_s + C4_s + C5_s + C6_s + C7_s + C8_s + C9_s + C10_s + COT_s + CSIT_s + CFid_s + CPAT + FCNT_s + FREL_s$$

(...)

- Se procede a modificar el contrato concesión de rutas toncales en la cláusula 71 como sigue:

**CLÁUSULA 71 DISPOSICIÓN Y DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS GENERADOS POR EFECTOS DEL PAGO DE LA TARIFA DE TRANSPORTE EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**

(...)

Los egresos del SIT son calculados con la siguiente fórmula:

Donde:

$$TEsit_s = C1A_s + C1B_s + C2_s + C3_s + C4_s + C5_s + C6_s + C7_s + C8_s + C9_s + C10_s + COT_s + CSIT_s + CFid_s + CPAT + FCNT_s + FREL_s$$

(...)

**152. OBSERVACIÓN:**



Respecto a la Cláusula 72 numeral 72.2.1.2 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:**

La cláusula citada no concuerda con la consulta y/u observación planteada por el postor; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**153. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 75 numeral 75.3 del contrato:

Se solicita respetuosamente se aclare que el reembolso gradual en un periodo máximo de cinco (5) años del aporte de US\$500.000 dólares desembolsado por cada unidad de negocio corresponde únicamente a la operación de los negocios troncales.

**ABSOLUCIÓN:**

El numeral indicado por el postor ha sido eliminado en la circular 019-2013-MPA-CE

**154. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 82 del contrato:

***“Se constituirá un comité de coordinación de la fiducia compuesto por un (1) funcionario de SITRANSPORTE, el que cuenta con voto dirimente; el Gerente designado por la Fiduciaria para la administración del patrimonio autónomo que tiene voz pero no voto, un (1) representante de los Concesionarios de Transporte, un (1) representante del Concesionario del Componente Tecnológico y un (1) representante de los acreedores garantizados, si a ello hubiere lugar. El Asistente Técnico podrá participar del Comité cuando lo considere conveniente, con voz pero sin voto.***

***Este Comité adopta las medidas de coordinación que se requieran para la correcta ejecución del Contrato, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Fiducia”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se considere una mayor representación de los Concesionarios de Transporte, ya que representan la mayoría como fideicomitentes y beneficiarios.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**155. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

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

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

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

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

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

#### **156. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

No se entiende la observación; por lo que el postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**157. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases.

**158. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.3.1 del contrato:

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**159. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.1 del contrato:

Se solicita respetuosamente se establezca dentro del contrato de concesión el esquema de compensación a los agentes del Sistema en caso que se materialice el riesgo de implantación del Sistema a cargo del SITRANSPORTE. 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 SITRANSPORTE y las entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**160. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.2 del contrato:

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**161. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 100 numeral 100.2 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:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**162. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 100 numeral 100.3 del contrato:

***“De igual forma, con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan, que la decisión final de crear, modificar o suprimir penalidades será una facultad de SITRANSPORTE, 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:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**163. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 101 del contrato::

***“PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL”.***

Se solicita de manera respetuosa que, la determinación del monto asociado con estas penalidades sea fruto de la concertación con la Junta de Operadores.

**ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; entendiéndose que se refiere a la cláusula 100 del contrato debemos decir que se procede a modificar como sigue:

**“CLÁUSULA 100 PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL**

Si el CONCESIONARIO incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión, relacionadas con las obligaciones de carácter institucional o administrativo, EL CONCEDENTE será el responsable de aplicar y hacer efectivas las penalidades, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida. Si el incumplimiento subsiste, EL CONCEDENTE podrá solicitar del CONCESIONARIO la sustitución del responsable administrativo del incumplimiento, lo cual el CONCESIONARIO deberá contemplar dentro de los estatutos o manuales de trabajo que presente.

Para efectos de la imposición de las penalidades a que hace referencia la presente cláusula, la cuantificación de las penalidades será la que se relaciona a continuación:

<b>DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO</b>	<b>Valor de la Penalidad</b>
Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla por fuera de los plazos que EL CONCEDENTE establezca para el efecto.	5 UITs
Oponerse a recibir en sus instalaciones al personal de supervisión e inspección de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.	8 UITs
Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente Contrato de Concesión.	7 UITs
Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería; incluyendo luces decorativas.	6 UITs
Polarizar total o parcialmente las ventanas laterales, frontales o posteriores de los buses.	10 UITs
Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura externa de los autobuses fuera de los estándares y parámetros establecidos por EL CONCEDENTE.	5 UITs
Colocar propaganda no autorizada por EL CONCEDENTE.	20 UITs
Omitir las exigencias, limitaciones o normas establecidas por EL CONCEDENTE o que expida o haya expedido en relación con la colocación de publicidad en el interior de los autobuses.	10 UITs
Instalación de equipo de sonido, equipos de información sonora o lectura no autorizados por EL CONCEDENTE.	5 UITs

<b>DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO</b>	<b>Valor de la Penalidad</b>
Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de cada uno de los miembros de su personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte, las que sobre el tema estén establecidas en el presente Contrato de Concesión,	8 UITs
Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto del personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte.	7 UITs
Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los autobuses.	10 UITs
Disminuir la participación accionaria o societaria de propietarios locales desde la adjudicación y hasta los cuatro (4) primeros años de vigencia de la concesión. Salvo disposición expresa establecida en el contrato de concesión.	100 UITs
Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de EL CONCEDENTE.	100 UITs
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	20 UITs
No cumplir con el Programa de Gestión Ambiental	30 UITs
No cumplir con el programa de capacitación autorizado	30 UITs

El concesionario aceptará las penalidades que se le impongan de la aplicación de los reglamentos y manuales que emita EL CONCEDENTE en la operación del sistema.

**164. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 102 del contrato:

***“PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE OPERACIONAL2.***

Se solicita de manera respetuosa que, la determinación del monto asociado con estas penalidades sea fruto de la concertación con la Junta de Operadores. Y sea retirada la penalidad ingreso por evasión, esto no debe ser responsabilidad del concesionario, siempre que ocurra por falencias en el control de ingreso del sistema, que no es su responsabilidad.

**ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; entendiéndose que se refiere a la cláusula 101 del contrato debemos decir que se procede a modificar como sigue:

**“CLÁUSULA 101 PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE OPERACIONAL**

Si el CONCESIONARIO incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión, relacionadas con las obligaciones de carácter operativo, EL CONCEDENTE será el responsable de aplicar y hacer efectivas las penalidades, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida. Si el incumplimiento subsiste, EL CONCEDENTE podrá solicitar del CONCESIONARIO la sustitución del responsable administrativo del incumplimiento, lo cual el CONCESIONARIO deberá contemplar dentro de los estatutos o manuales de trabajo que presente.

Para efectos de la imposición de las penalidades a que hace referencia la presente cláusula, la cuantificación de las penalidades será la que se relaciona a continuación:

<b>DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN</b>	<b>Penalidad</b>
Operación durante tres (3) periodos consecutivos en Nivel de Servicio “E”	20 UITs
Operación en Nivel de Servicio “E” durante cinco (5) periodos en los últimos doce (12) meses	10 UITs
No informar de manera inmediata al Sistema de Seguridad Física del Sistema Integrado de Transporte y al Centro de Computo de Gestión del Concesionario del Recaudo, mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre el ingreso de personas al autobús de manera irregular	5 UITs
No informar de manera inmediata al Sistema de Seguridad Física del Sistema Integrado de Transporte y al Centro de Computo de Gestión del Concesionario del Componente Tecnológico, mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre anomalías presentadas a bordo del vehículo que representen riesgos para los clientes del Sistema Integrado de Transporte, para el Vehículo o cualquiera de los recursos humanos y/o tecnológicos a bordo.	5 UITs
Operar con luces apagadas en horario nocturno	3 UITs
Operar con defectos en la luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación, frenado o internas.	3 UITs
Operar con sillas rotas, rasgadas o con falta de fijación al piso.	3 UITs
Operar con ventanas rotas	3 UITs
Operar con la sección del pasamanos desprendido, flojo o con astillas cortantes.	3 UITs
Operar un vehículo desaseado en su exterior o interior.	3 UITs
Carecer de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los paneles de información de rutas al interior del vehículo.	3 UITs
Carecer de extintores especificados en los patios de mantenimiento y vehículos; que carezcan de carga o se encuentren vencidos.	3 UITs
Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros, ya sea por daño o incorrecto uso.	3 UITs



Alteración de las dimensiones y características de los implementos del vehículo.	3 UITs
Utilización de llantas sin cumplir especificaciones de mínimo labrado establecidas por el fabricante o proveedor, o la que se exija en los manuales de operación.	3 UITs
Violar o alterar sin autorización de EL CONCEDENTE, el funcionamiento del sistema de control y recaudo o cualquiera de sus componentes.	3 UITs
Incumplimiento del horario asignado con una diferencia mayor a un minuto.	5 UITs
Maltrato o falta de respeto a los usuarios o personal de EL CONCEDENTE.	5 UITs
Insuficiencia de personal para garantizar la operación normal.	3 UITs
No parar en una estación o paradero establecidos en el itinerario de operación sin autorización previa de EL CONCEDENTE.	3 UITs
Parar en una estación o paradero establecidos en el itinerario de operación sin autorización previa de EL CONCEDENTE.	3 UITs
Alterar el recorrido de un servicio sin previa autorización o instrucción de EL CONCEDENTE.	3 UITs
Operar en horarios o servicios no autorizados por EL CONCEDENTE o su delegación a operador diferente sin previa autorización.	5 UITs
Falta de uso y/o mal uso del uniforme establecido por EL CONCEDENTE o la falta de identificación establecidas en el reglamento de operaciones.	3 UITs
Incumplimiento de cualquier punto del reglamento de operaciones que no esté establecido en esta tabla.	3 UITs
Incumplimiento del suministro del vehículo de servicio al turno establecido.	3 UITs
Recoger o dejar pasajeros en puntos de la vía diferentes a los paraderos de estaciones.	3 UITs
Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla fuera de los plazos establecidos.	5 UITs
Oponerse a recibir en su instalación a personal de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.	3 UITs
Incurrir en fraude al sistema de recaudo.	10 UITs
Incumplir con el plan de mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos.	3 UITs
Falta de limpieza diaria de las oficinas, patios y talleres.	3 UITs
Falta de mantenimiento preventivo y correctivo de los bienes y áreas entregados al operador.	10 UITs
Infracciones a otras obligaciones contractuales.	20 UITs
Falta del conductor al horario asignado.	3 UITs

Tardanza del conductor al horario asignado.	3 UITs
Incumplimiento del conductor a las disposiciones impartidas por EL CONCEDENTE en relación al despacho de vehículos.	3 UITs
Conductor sin documentos reglamentarios	10 UITs
Atentar contra la seguridad de los servicios, los pasajeros, terceros y personal involucrado en la prestación de los mismos.	10 UITs
Alteración de la operación del servicio por parte del operador de transporte atentando la calidad del mismo.	3 UITs
Dejar abandonado el vehículo en la vía sin previa autorización de EL CONCEDENTE.	20 UITs
Conducir un vehículo en estado de etílico y/o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas o medicamentos que recomienden el no conducir un vehículo. Esto sin perjuicio de la denuncia a que hubiere lugar.	50 UITs
Operar vehículos con daños o desperfectos en ruta.	5 UITs
Desacato del operador a las instrucciones impartidas por EL CONCEDENTE.	5 UITs
Ocasionar accidentes de tránsito; sin tomar en cuenta la responsabilidad.	5 UITs

El concesionario aceptará las penalidades que se le impongan de la aplicación de los reglamentos y manuales que emita EL CONCEDENTE en la operación del sistema.

#### **165. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 103 del contrato:

**“PENALIDADES POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES”.**

Se solicita de manera respetuosa que, la determinación del monto asociado con estas penalidades sea fruto de la concertación con la Junta de Operadores.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; entendiéndose que se refiere a la cláusula 102 del contrato debemos decir que se procede a modificar como sigue:

**“CLÁUSULA 102 PENALIDADES POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES**

Si el CONCESIONARIO no cumpliera con cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión relacionadas con comportamientos institucionales o aspectos administrativos del CONCESIONARIO, salvo que EL CONCEDENTE lo hubiere autorizado, en forma previa, expresa y escrita, se podrán hacer exigibles penalidades diarias, de 10% de la sanción mientras subsista el incumplimiento.

La verificación de las conductas que comporten infracción a los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades de acuerdo con lo dispuesto en la presente cláusula,

se someterá a los procedimientos de revisión adelantados por EL CONCEDENTE y/o a quien se designe para tal efecto. Las revisiones serán adelantadas a través de supervisores del Sistema e inspectores técnicos designados por EL CONCEDENTE., bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a las sedes de administración de la empresa concesionaria, a cualquier otra instalación a cargo del CONCESIONARIO, como por cualquier otro medio que constituya plena prueba de las conductas descritas”.

**166. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 108 numeral 108.2 del contrato:

***“De acuerdo a las condiciones establecidas, el aporte por Gestión y Control de Flota a cargo de un concesionario del Componente Tecnológico del Sistema Integrado de Transporte (SIT) ascenderá al monto que se determine en su respectivo contrato y que será pagado el primer día hábil de cada semana, por todo el plazo de vigencia de la concesión, descontando el IGV”.***

Se solicita de manera respetuosa que, la publicación del contrato del Componente Tecnológico del Sistema Integrado de Transporte, sea divulgado antes de la publicación final del contrato de las Rutas Complementarias, para determinar los alcances económicos y operacionales del mismo.

**ABSOLUCIÓN:**

El contrato de concesión para el Componente Tecnológico se encuentra publicado en la página web de la Municipalidad Provincial de Arequipa en el ítem referente a la licitación de este componente; por lo que es de público conocimiento y acceso de los diferentes postores y público en general.

**167. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 108 numeral 108.3 del contrato:

***“De acuerdo a las condiciones establecidas, el aporte por el Servicio de Asistencia Técnica asciende a 0.50% del ingreso bruto generado en el SIT y pagado el primer día hábil de cada mes, por todo el plazo de la vigencia de su respectivo contrato, descontando el IGV. Todo de acuerdo a lo establecido en su respectivo contrato”.***

Se solicita de manera respetuosa que, la publicación del contrato para el Servicio de Asistencia Técnica, sea divulgado antes de la publicación final del contrato de las Rutas Complementarias, para determinar los alcances económicos y operacionales del mismo.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede publicar el contrato del Asistente Técnico del Sistema en la página web de la Municipalidad Provincial de Arequipa en el link referido al Sistema Integrado de Transporte Público para Arequipa.

**168. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 108 numeral 108.4 del contrato:

***“De acuerdo a las condiciones establecidas, el aporte por el Administrador del Fideicomiso a 0.15% del ingreso bruto generado en el SIT y pagado el primer día hábil de cada mes, por todo el plazo de la vigencia de su respectivo contrato, descontando el IGV. Todo de acuerdo a lo establecido en su respectivo contrato”.***

Se solicita manera respetuosa que, la publicación del contrato para el Administrador del Fideicomiso, sea divulgado antes de la publicación final del contrato de las Rutas Complementarias, para determinar los alcances económicos y operacionales del mismo.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a incorporar el Anexo Nro. 10 Proyecto de Contrato de fideicomiso; el mismo que se incorpora directamente en la integración de bases y es referencial para el postor.

**169. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 109 numeral 109.3 del contrato:

***“La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra EL CONCEDENTE o SITRANSPORTE, sus dependencias y sus funcionarios”.***

Se solicita de manera respetuosa que, se retire de este numeral del contrato, toda vez que limita el ejercicio de un derecho que el CONCESIONARIO puede ejercer en algún momento.

**ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; por lo que deberá ajustarse a lo establecido en las bases.

**170. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 111 numeral 111.2 del contrato:

***“El Contrato terminará anticipadamente en caso que EL CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales, según calificación que hará EL CONCEDENTE a través de SITRANSPORTE, sin perjuicio de las penalidades que procedan, las acciones legales y las sanciones administrativas aplicables”.***

Se solicita de manera respetuosa que, primero se determine la gravedad de los hechos en que debe incurrir el CONCESIONARIO, para ser sujeto de la sanción prevista en la presente cláusula, no establecer con claridad tales hechos, podría presentar el uso indebido de autoridad por parte del CONCEDENTE.

### **ABSOLUCIÓN:**

El numeral observado por el postor no coincide con lo estipulado en el contrato de concesión; entendiéndose que se refiere a la cláusula 110.2 del contrato debemos decir que se procede a modificar como siguiente:

“110.2 Término por Incumplimiento del concesionario

El Contrato terminará anticipadamente en caso que EL CONCESIONARIO incurra en incumplimiento grave que se encuentre determinado de esta forma por norma de aplicación nacional aplicación local o cuando así lo establezca el presente contrato o reglamento de operación que se emita para estos efectos; cabe mencionar que ninguna de las sanciones puede ser considerada de aplicación retroactiva; esto sin perjuicio de las penalidades que procedan, las acciones legales y sanciones administrativas aplicables”.

### **171. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 111 numeral 111.3 del contrato:

***“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE O SITRANSPORTE 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 o SITRANSPORTE de indemnizar al CONCESIONARIO.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

### **172. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 111 numeral 111.4 del contrato:

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

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

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

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor deberá ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**173. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 115 del contrato:

En sus últimos tres párrafos establece: ***“En cualquier caso de pago directo al CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE 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 SITRANSPORTE 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, SITRANSPORTE acudirá a los saldos disponibles en el fideicomiso para cubrir la totalidad o parte de la deuda. Pero si el que está obligado es SITRANSPORTE, el CONCESIONARIO no puede utilizar la misma figura. Se solicita redactar en igualdad de condiciones el párrafo pertinente.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**174. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 122 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 presente cláusula el desgaste natural de los bienes, provocados por el uso y el tiempo.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**175. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 124 del contrato:

***“En el caso de que SITRANSPORTE declare la terminación anticipada del Contrato de Concesión por causa imputable al CONCESIONARIO, SITRANSPORTE podrá tomar la posesión de la concesión directamente o a través de un tercero que designe.***

***Efectuada la cesión del Contrato de Concesión a SITRANSPORTE, este adelantará un proceso de licitación para la selección de un nuevo CONCESIONARIO”.***

Se solicita de manera respetuosa que, incluya la opción de toma de posesión de las entidades financieras acreedoras en caso de un incumplimiento grave del concesionario bajo los contratos de crédito. Se sugiere una cláusula con el siguiente contenido ***“En el caso en que el concesionario incurra en el incumplimiento grave de sus contratos de crédito, de conformidad con los respectivos documentos de crédito y garantía celebrados entre el concesionario y sus acreedores financieros, y sin perjuicio de los derechos legales y contractuales del concedente, se permitirá a las instituciones financieras sustituir contractualmente a éste último para todos los efectos legales, tomando posesión de la concesión, mediando el cumplimiento de requisitos que serán establecidos contractualmente para garantizar la idoneidad de la operación y la continuidad en la prestación del servicio”***

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**176. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 136 numeral 136.1 del contrato:

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

Esta cláusula restringe la gestión del CONCESIONARIO para conseguir publicidad y genera inequidad toda vez, que en numeral 135.2 del presente contrato, cuando la publicidad se hace en los bienes del CONCESIONARIO, los ingresos por ese concepto se distribuyen 50% y 50%.

Se solicita de manera respetuosa que, se modifique el texto de la presente cláusula de manera que no solo permita la gestión del CONCESIONARIO, sino que además acceda al 50% de los ingresos que esta genera.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**177. OBSERVACIÓN:**

Respecto a la Cláusula 136 numeral 136.2 del contrato:

***“En el caso de publicidad en las unidades vehiculares que conformen la flota del CONCESIONARIO, en cualquier momento durante el plazo del presente contrato, se le reconocerá el cincuenta por ciento (50%) de los beneficios económicos derivados de la explotación publicitaria dentro de dichas unidades vehiculares; quedando claro que EL CONCEDENTE a través de SITRANSPORTE será el único titular con capacidad de disposición de los espacios publicitarios; no pudiendo el CONCESIONARIO realizar contratos directos por este concepto”.***

Se ratifica la solicitud de reconocer el derecho a la explotación de la publicidad en los vehículos en un 100% al CONCESIONARIO por ser la flota vehicular única y exclusivamente de su propiedad.

Una vez más se plantea una cláusula restrictiva de la capacidad de gestión que tiene el CONCESIONARIO, respecto al tema de la publicidad, lo que más favorece al sistema es que tanto el CONCEDENTE, como el CONCESIONARIO puedan comercializar los espacios publicitarios disponibles del sistema.

Se solicita de manera respetuosa que, se elaboren los cambios pertinentes en el numeral 135.1, de acuerdo a lo aquí planteado, en caso de no ser tenidas en cuenta las solicitudes de reconocimiento del derecho de explotación directa de la publicidad de parte del CONCESIONARIO.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**178. OBSERVACIÓN:**

Respecto al Anexo 1, definición 1.46 del contrato:

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.

**179. OBSERVACIÓN:**



Respecto al Anexo 1, definición 1.47 del contrato:

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

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

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases de licitación.