

CIRCULAR Nº 005-2015-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”

Respecto a las Bases:

- 1. Se solicita de manera respetuosa al Comité, corregir el error presentado en la página 4 de las bases “Rutas “Alimentadoras”: Son 42 en total, operarán 9 en la periferia norte y sur de la ciudad, y 34 en zonas...” La suma arroja 43 y no 42, por lo tanto se debe precisar dónde está el error.**

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el párrafo:

Rutas “Alimentadoras”: Son 42 en total, operarán **8** en la periferia norte y sur de la ciudad, y 34 en zonas intermedias. Terminan su recorrido en puntos de transferencia con las líneas “Troncales” (Estaciones de intercambio virtual) y operarán con ómnibus y minibús con pago a bordo y paraderos simples.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 3. Se solicita de manera respetuosa al Comité, informar si la Unidad de Información al Usuario, citada en la página 7, numeral (iii) será licitada.**

ABSOLUCIÓN:

Se encuentra en proceso de licitación dentro del Componente Tecnológico

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

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el párrafo:

- -
 - **Operación Efectiva:** Corresponde al inicio de las operaciones de las rutas troncales, las rutas alimentadoras, estructurantes, el componente tecnológico y haciendo efectivo el cobro de tarifas por el servicio.
 -
-

- 5. Se solicita de manera respetuosa al Comité, modificar el numeral (h) de la página 30, el cual solicita balances al primer semestre del 2015, teniendo en cuenta que los mismos se estarían generando en el mes de julio y que los procedimientos para legalizar por parte de las empresas extranjeras, es dispendioso y en algunos casos los tramites que se requieren son demorados.**

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral h:

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

- 6. Se solicita de manera respetuosa al Comité, aclarar si, el numeral (u) de la página 32, debe interpretarse como una alternativa para cumplir el requisito de capital mínimo exigido en las bases de la licitación.**

ABSOLUCIÓN:

El capital mínimo exigido equivale a 100 UIT, y no tiene vinculación con este acápite; dado que lo que éste numeral debe sustentar qué manera financiará la propuesta de renovación de flota.

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

No sería justo con quienes han hecho una labor importante en la consecución de propietarios y la formalización de su participación en un proponente, que el simple cambio de numeración en un formulario y

unas modificaciones que para nada alteran el fondo del mismo, dieran por perdido semejante esfuerzo.

Se sugiere entonces el siguiente texto para el numeral que acá se cita:
(b) Las empresas postoras o consorcios postores deberán acreditar la participación de transportistas locales, para lo cual presentaran el Formulario 17A adjuntando la Declaración Jurada de afiliación (Formulario 17), de cada Transportista local a la empresa postora, con el número de registro del SISTRAN de la MPA, copia del DNI y de las tarjetas de propiedad de las unidades vehiculares que han o vienen prestando el servicio de transporte en la ciudad de Arequipa, el Comité Especial verificara dicho registro en el SISTRAN y que no deberán de repetirse los vehículos en otras propuestas. Los postores podrán presentar el anterior en su propuesta formularios 17 con el anterior modelo, si es que estos ya se encuentran firmados.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 8.** Se solicita de manera respetuosa al Comité, corregir el porcentaje del 30% que se cita en el numeral 24.1.1., por el 50% en concordancia con lo exigido en el sobre No. 2.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el párrafo:

La Acreditación de la participación de empresas locales en el proceso, exige una participación mínima de 50% hasta 100% del total de accionariado, cuya acreditación de accionistas, se determinará mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

- 9.** Se solicita de manera respetuosa al Comité, modificar el margen de tolerancia en el largo de los buses de 12 a 13 metros, pasando de +- 0,10 a +- 0.50, tal y como esta para el resto de la flota y como se cita en el numeral 2.3.4.1. Anexo 1, numeral 2.1.1., página 2.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral:

ANEXO 1

- 2.1.1. Se requieren buses convencionales entre 12.0 a 13.0 metros, (+- 0.50 cm), cuya capacidad se encuentre en el rango entre 100 a 120 pasajeros, (sentados y de pie):
-

- 10.** Se solicita de manera respetuosa al Comité, corregir el error en el numeral 2.3.7.1, respecto a la capacidad pasajeros (110 -120), la cual está en contradicción con o citado en el numeral 2.1.1., donde se cita la capacidad pasajeros 100 – 120, cifra está más acorde a la realidad. Anexo 1, página 5.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral:

ANEXO 1

- 2.3.7.1. Tener una capacidad de acuerdo a la longitud del Bus (pasajeros sentados y de pie), con asientos y un área interna libre mínima para pasajeros de pie,

teniendo en cuenta una densidad de 7 pasajeros de pie, por metro cuadrado, (68Kg por pasajero).

Largo del Bus (Metros)	Capacidad pasajeros	Sentados	Parados
12.0 a 13.0	100 – 120	35%	65%

-
- 11. Se solicita de manera respetuosa al Comité, dar a conocer el valor referencial de la tarifa, ya que no es posible para los proponentes determinar la viabilidad financiera del negocio, sin conocer la tarifa, no en vano el Anexo 3, página 16 cita que el 30% de los ingresos de los operadores provienen del 10% de la remuneración de la tarifa.**

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el párrafo:

ANEXO 3

La remuneración de los operadores de transporte para el Sistema Integrado de Transporte es mixta; equivale a una proporción de ingresos proveniente del pago por kilómetros recorridos, significando aproximadamente el 90% de los operadores de transporte; y el 10% restante corresponde a una remuneración proveniente de una fracción del pago por pasajeros transportados y pagos en el Sistema Integrado de Transportes.

-
- 12. Se solicita de manera respetuosa al Comité, reconsiderar la remuneración kilómetro para los diferentes tipos de flota, ya que los valores en la página 17 de los anexos, no permiten la viabilidad financiera del operador. Desconociendo de paso los valores reconocidos en otras ciudades como Lima, en sus recientes procesos de licitación.**

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

Las estimaciones desarrolladas son referenciales

-
- 13. Se solicita de manera respetuosa al Comité, informar cual es el sustento técnico para determinar que los viajes complementarios en todas las rutas del SIT, sea del 45.13% de los viajes iniciales. Anexo 7, páginas 52 a 62.**

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

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

ABSOLUCIÓN:

No, ceñirse a las bases.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

Respecto al Contrato del Corredor Troncal:

- 16. 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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

17. Respecto a la Cláusula 09 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a la bases.

18. Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

19. Respecto a la Cláusula 17 numeral 1.2 del contrato:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

20. Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.11 del contrato:

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

Se solicita de manera respetuosa revisar dichos porcentajes, ya que en última instancia terminan afectando la tarifa al usuario.

ABSOLUCIÓN:

Se Procede a modificar el texto:

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

21. Respecto a la Cláusula 39 del contrato:

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

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

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

Se solicita de manera respetuosa que, en la cláusula se haga la debida claridad al respecto, teniendo en cuenta el mecanismo de chatarrización previsto en el presente contrato. Más aún, si se tiene previsto un fondo para tal, como lo describen las bases de la presente licitación.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

22. Respecto a la Cláusula 41 numeral 41.2 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

23. Respecto a la Cláusula 53 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 EL CONCEDENTE, 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:

Se procede a modificar el párrafo:

“EL CONCESIONARIO tendrá la obligación de cumplir con el Programa de Servicios de Operación con su respectiva tabla horaria, exceptuándose las pérdida de servicios por causas ajenas al CONCESIONARIO”.

24. Respecto a la Cláusula 57 numeral 57.1 del contrato::

“EL CONCEDENTE 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 EL CONCEDENTE 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 EL CONCEDENTE 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 SINTRANSPORTE, 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 EL CONCEDENTE pueda hacer uso del derecho que le otorga la presente cláusula.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el párrafo:

“Previo al ejercicio de este derecho, el CONCEDENTE requerirá por escrito al CONCESIONARIO, el motivo de la supervisión y la documentación que requerida, otorgándole para ello un plazo que no podrá exceder los 05 días hábiles. En caso de negativa de parte del CONCESIONARIO o la información resulte insuficiente se procederá conforme lo establecido la presente cláusula.

25. Respecto a la Cláusula 65 numeral del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

26. Respecto a la Cláusula 74 numeral 74.2.2 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

27. Respecto a la Cláusula 86 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

28. Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 del contrato:

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

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

29. Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

30. Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

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

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

entidades financieras que financian los proyectos, van a saber de antemano la remuneración que les correspondería en caso de materializarse este riesgo y por ende se disminuiría de forma sustancial la incertidumbre y la posibilidad de una insolvencia que termina afectando la totalidad del Sistema.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

34. Respecto a la Cláusula 101 numeral 101.2 del contrato:

“Con la suscripción del presente Contrato de Concesión, EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO acuerdan que se SITRANSPORTE podrá modificar las causales y los montos de las penalidades que se

han establecido en el presente Contrato de Concesión, así como también se podrá adicionar nuevas o suprimir algunas de las existentes. Para modificar, crear o suprimir conductas o situaciones generadoras de penalidades, se escucharán previamente las recomendaciones de la Junta de Operadores en la cual serán escuchadas sus observaciones”.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

35. Respecto a la Cláusula 101 numeral 101.3 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

36. Respecto a la Cláusula 104 del contrato:

“PENALIDADES POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES”.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

37. Respecto a la Cláusula 112 numeral 112.3 del contrato:

“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE incurra en incumplimiento injustificado del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero”.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

38. Respecto a la Cláusula 112 numeral 112.4 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

39. Respecto a la Cláusula 116 del contrato:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 40.** Se solicita de manera respetuosa al Comité, indicar porque razón en la versión actual del contrato para la troncal, se borraron de tajo las cláusulas 119 a 127, relacionadas con la terminación anticipada del contrato, si estas son publicadas en una nueva versión, los proponentes deberán contar con un plazo para hacer las debidas solicitudes y observaciones.

ABSOLUCIÓN:

No existiendo en la presente licitación equipos y bienes entregados en administración por el concedente, no se requiere regulación jurídica.

- 41.** Respecto al Anexo 1, definición 1.49 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 42.** 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:

Ceñirse a las bases

Respecto al Contrato de las Unidades de Complementarias:

- 43.** 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.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 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:

Ceñirse a las bases

44. Respecto a la Cláusula 12 numeral 12.9 del contrato:

“Poner a disposición de EL CONCESIONARIO la infraestructura del sistema en condiciones que permitan dar inicio a la operación efectiva del mismo, salvo hechos no imputables, o imputables sólo por dolo o culpa inexcusable del CONCEDENTE, o imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor, que impidan u originen el retraso del cumplimiento de la obligación, EL CONCEDENTE podrá prorrogar el plazo establecido para el 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:

Se procede a eliminar el numeral 12.9 de la cláusula 12 del contrato de unidades de negocio complementarias.

45. Respecto a la Cláusula 12 numeral 12.11 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:

Se procede a corregir la clausula 2 numeral 12.11:

“12.11 Las unidades de negocio no concesionadas deberán entrar en un nuevo proceso de Licitación.”

46. Respecto a la Cláusula 13 numeral 13.5 del contrato:

“EL CONCEDENTE, en coordinación con la junta de operadores, podrá proponer planes operacionales para situaciones críticas de demanda insatisfecha, pudiendo racionalizar el itinerario de las rutas complementarias dentro de su recorrido original, tornándolo más directo

ó con menor tiempo de viaje a fin de mejorar el servicio prestado; así como solicitar mediante la Junta de Operadores a SITRANSPORTE la modificación mejora u optimización de rutas baja su administración; así como incluir a las rutas interurbanas que correspondan a su área de influencia”.

Se solicita de manera respetuosa que, en lo referente a las rutas interurbanas que corresponden a su área de influencia, se establezcan mecanismos de integración operacional y/o tarifaria, pero nunca como un nuevo operador que participe de las coberturas propias del sistema o entre en paralelismo con su cobertura. Lo anterior, con énfasis en las rutas sub-alimentadoras de que trata el Anexo 9.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

47. Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

48. Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.11 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Se procede hacer la modificación del párrafo:

“Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 4.0% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte. Así como el 100% de los ingresos generados por negocios colaterales, los provenientes de las penalidades y sanciones impartidas”.

49. Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.13 del contrato:

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

50. Respecto a la Cláusula 36 del contrato:

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

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

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

Se solicita de manera respetuosa que, en la cláusula se haga la debida claridad al respecto, teniendo en cuenta el mecanismo de chatarrización previsto en el presente contrato.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

51. Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.3 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

52. Respecto a la Cláusula 46 del contrato::

“EL CONCEDENTE y el CONCESIONARIO reconocen y aceptan que la operación del Servicio Público de Transporte Colectivo en su área de Influencia, requiere que las rutas autorizadas por la Autoridad de Transporte para la prestación de dicho servicio, durante la Etapa Pre-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, EL CONCEDENTE. y el CONCESIONARIO reconocen la existencia de esta circunstancia, necesaria para la prestación del servicio público de transporte colectivo, durante la etapa Pre-operativa y parcialmente durante la Etapa de Operación Efectiva del Sistema Integrado De Transporte y hasta su cobertura total.

EL CONCEDENTE 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 EL CONCEDENTE, 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 de EL CONCEDENTE o de la AUTORIDAD con garantía plenamente ejecutable.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la cláusula:

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

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

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

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

- 53.** 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 EL CONCEDENTE, 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:

Procede la modificación del párrafo:

“el concesionario tendrá la obligación de cumplir con el programa de servicios de operación con su respectiva tabla horaria, exceptuándose las perdida de servicios por causas ajenas al concesionario”.

- 54.** Respecto a la Cláusula 63 del contrato:
“Corresponde a la Junta de operadores, establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional y lo estipulado por las presentes bases, que dan derecho a la utilización de vías y operación en el Sistema Integrado de Transporte y EL CONCEDENTE, y en el que lo adicione o modifique la ley”

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 55.** Respecto a la Cláusula 68 del contrato:
En su último párrafo establece: *“El CONCESIONARIO otorga a EL CONCEDENTE través del presente Contrato, mandato irrevocable en beneficio del Sistema Integrado de Transporte, para que establezca las condiciones, calidades y términos de constitución de la Fiducia de administración del Sistema, y en el caso en que así lo considere conveniente, impulsar, dirigir, orientar y estructurar, directa o indirectamente, el proceso que derive en la selección del administrador único de los recursos del Sistema Integrado de Transporte”.*

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 56.** Respecto a la Cláusula 72 numeral 72.2.2 del contrato:
“Permitir diferir, el incremento en la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, de manera que se mantenga la estabilidad de la demanda del Sistema.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 57.** Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:
c) *“Riesgo de Demanda. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en la disminución en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema Integrado de Transporte (SIT) que incide en el número de kilómetros programados y recorridos frente a los que fueron estimados por EL CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la licitación pública convocada por la MPA”.*

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

Se solicita de manera respetuosa que se incluya una cláusula al respecto para que exista garantía al CONCESIONARIO frente a este tipo

de situaciones que le son ajenas e incontrolables en cuanto le atañen al estado.

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

58. Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

59. Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

de los parámetros de desempeño especificados; 3) La interrupción de la operación por actos u omisión del operador”.

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

ABSOLUCIÓN

Ceñirse a las bases.

60. 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:

Ceñirse a las bases

61. Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.1 del contrato:

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

62. Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.2 del contrato:

Respetuosamente solicitamos incluir dentro de esta Cláusula, el esquema mediante el cual la Junta de Operadores respondería por un detrimento

en los ingresos del Sistema por el no ajuste de la tarifa al usuario de acuerdo a la tarifa técnica del Sistema. Puede existir el caso en que un operador este de acuerdo con ajustar la tarifa y la Junta decida no hacerlo, entonces ¿Cómo se compensaría a este operador que no estuvo de acuerdo, la decisión de la Junta?

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

63. Respecto a la Cláusula 99 numeral 99.2 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

64. Respecto a la Cláusula 99 numeral 99.3 del contrato:

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

Se solicita de manera respetuosa que, esta cláusula y todas las relacionadas con penalidades sean fruto de concertación con la Junta de Operadores.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

65. Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.3 del contrato:

“EL CONCESIONARIO podrá poner término anticipadamente al Contrato en caso EL CONCEDENTE incurra en incumplimiento injustificado del procedimiento previsto para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero”.

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

66. Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.4 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

67. Respecto a la Cláusula 114 del contrato:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

68. Respecto a la Cláusula 121 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

69. Se solicita de manera respetuosa al Comité, indicar porque razón en la versión actual del contrato para la troncal, se borraron de tajo las cláusulas 117 a 125, relacionadas con la terminación anticipada del contrato, si estas son publicadas en una nueva versión, los proponentes deberán contar con un plazo para hacer las debidas solicitudes y observaciones.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

No existiendo en la presente licitación equipos y bienes entregados en administración a El Concedente, no se requiere regulación jurídica.

70. Respecto al Anexo 1, definición 1.49 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

71. 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:

Ceñirse a las bases

En el primer párrafo del Numeral 1 – ANTECEDENTES, del Capítulo I – Conceptos Básicos, se hace referencia al Estudio de Factibilidad SNIP 77545.

Buscando en el Aplicativo Informático del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), encontramos la Ficha de Registro (Formato SNIP-03) al Banco de Proyectos del SNIP del Proyecto de Inversión Pública (PIP) con Código SNIP 77545, el mismo que contiene, entre otras, la siguiente información:

La Etapa en la cual se encuentra el PIP es el de ***“Registro en Fase de Inversión”***, que significa que el mismo se encuentra en pleno proceso de ejecución de las inversiones programadas, tal como se muestra en el gráfico siguiente:

El Nombre del PIP es: ***“Mejoramiento Integral Y Sustentable De Los Servicios De Transporte Público En La Ciudad De Arequipa, Provincia De Arequipa – Arequipa”***

El PIP se justifica porque ha identificado el problema principal: ***“Sistema de Transporte Publico Inadecuado, Ineficiente, Inequitativo y No Sustentable en la Ciudad de Arequipa”.***

El PIP tiene como Alcance: ***“Se plantea un adecuado Equipamiento y Mobiliario Urbano (Construcción de 02 Terminales (Norte y Sur), Implementación de 30 Estaciones), Infraestructura Vial a partir de un Corredor Exclusivo que Inicia su Recorrido desde el Cono Norte - Vía de Evitamiento, por la Av. Aviación, Av. Ejército, Cl. Bolívar, Cl. Sucre, Cl. San Juan de Dios, Cl. Jerusalén, Av. Juan de la Torre, Av. Progreso, Av. Goyeneche, Av. Salaverry, Malecón Socabaya, Av. Alcides Carrión, Av. Peru, Av. Garcilaso de la Vega, Av. Socabaya y Av.***

Salaverry (23 Kilómetros), Construcción de Intercambios Viales, Mejoramiento de Vías Alimentadoras, Fortalecimiento de Operadores de Transporte, Apoyo a la Implementación del Nuevo Plan Regulador de Rutas, Implementación de un Sistema de Control y Recaudo, Mejoramiento en el Servicio y Trato al Usuario, Fomento a la Movilidad No Motorizada, Desarrollo de Accesos a Zonas de Bajos Ingresos, Seguridad Vial y Ciudadana, Fortalecimiento del Control de Emisiones”.

En el sexto párrafo, se informa a los Postores que ***“En el mes de agosto de 2012 la MPA firmó el convenio marco con EL MTC para la implementación del Sistema Integrado de Transporte de Arequipa que tiene por objeto establecer mecanismo e instrumentos de colaboración interinstitucional entre las partes para la adecuada implementación del SIT Arequipa; los que incluyen la ejecución de obras y la supervisión de contratos en general”.***

En la página Web de PROINVERSIÓN (*) encontramos que existe un Iniciativa Privada Cofinanciada (IPC), la misma que se encuentra en la Etapa de Evaluación (es decir a punto de obtener su Declaratoria de Interés por parte del MTC). Esta IPC propone un ***“Sistema de Transporte Masivo del tipo Monorriel en el Área Metropolitana de Arequipa”*** y tiene como Ambito de Influencia el ***“Área metropolitana de Arequipa, atravesando los distritos de Yura, Cerro Colorado, Cayma, Yanahuara, Cercado, José Bustamante y Rivero y Socabaya”.***

(*) Ver: http://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/2/JER/IP-023-2013/IP_023_2013_MONORRIEL_AREQUIPA.pdf

Por las consideraciones expuestas, consultamos:

- 72.** Cómo ha planificado la MPA compatibilizar e integrar los dos Sistemas Masivos de Transporte de Pasajeros, el SIT y el Monorriel?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 73.** Cuál es el Plan de Mitigación de los impactos negativos sobre el SIT que tendría la implementación del Monorriel?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 74.** El Convenio Marco de la MPA con el MTC sigue vigente?.
De ser así, en qué Etapa de su implementación se encuentra?
Cuál es la participación del MTC ***“para la adecuada implementación del SIT Arequipa”***?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 75.** El PIP con Código SNIP 77545, ha sido REFORMULADO ante la evidente Declaratoria de Interés del ***“Sistema de Transporte Masivo del tipo Monorriel”*** por parte del MTC?.

De ser así, pueden informar a los Postores los lineamientos generales de esta REFORMULACIÓN?.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 76.** Se mantiene la obligación de la MPA de efectuar una Inversión Pública para el Equipamiento y Mobiliario Urbano del SIT, consistente, entre otros, en la Construcción de 02 Terminales de las Rutas Troncales (Norte y Sur), la Implementación de 30 Estaciones), la Infraestructura Vial a partir de un Corredor Exclusivo que Inicia su Recorrido desde el Cono Norte - Vía de Evitamiento, por la Av. Aviación, Av. Ejército, Cl. Bolívar, Cl. Sucre, Cl. San Juan de Dios, Cl. Jerusalén, Av. Juan de la Torre, Av. Progreso, Av. Goyeneche, Av. Salaverry, Malecón Socabaya, Av. Alcides Carrión, Av. Peru, Av. Garcilaso de la Vega, Av. Socabaya y Av. Salaverry (23 Kilómetros), Construcción de Intercambios Viales, Mejoramiento de Vías Alimentadoras?.

Para efectos que los Postores podamos proyectar nuestros Modelos económicos Financieros, consultamos si el Comité Especial incorporará en las Bases o en los Contratos de Concesión, según corresponda, los CRONOGRAMAS DE EJECUCIÓN de las OBRAS antes referidas?.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 77.** Partiendo de la premisa jurídica que, desde el año 2008, el Estado peruano ha decidido impulsar la participación de la inversión privada a través de las Asociaciones Público-Privadas (APP) y que las APP se ejecutan en base a PIP, consultamos si el PIP con Código SNIP 77545 es en el que se sustenta la presente Licitación Pública Especial?.

Caso contrario, solicitamos se nos informe y explique en base a qué Proyecto de Inversión Pública se sustenta la presente Licitación Pública Especial?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 78.** En el Numeral 9 de las Bases se establece las Normas de Aplicación Supletoria que regularán la Licitación:

Tomando en cuenta la definición de “Bases”, establecida en el Numeral 10.3 – Definiciones como: “*Es el presente documento, incluidos sus Formularios, Anexos, las Circulares que expida el Comité Especial, que fija los términos bajo los cuales se desarrollará la Licitación y los contratos de concesión*”, debemos entender que el título del Numeral 9. NORMAS DE APLICACIÓN SUPLETORIA se refiere a normas que actuarán de manera supletoria a las Bases de la Licitación.

Sugerimos, que se modifique el título del Numeral 9 por “**LEYES o NORMAS APLICABLES A LA LICITACIÓN**”, ya que como indica el maestro Roberto Dromi en su obra “**Licitación Pública**” (Gaceta Jurídica, Primera Edición Peruana, Julio 2006, páginas 349 y siguientes), las Bases son el conjunto de cláusulas formuladas unilateralmente por el Concedente, donde se especifican los Servicios que se licitan y las condiciones a seguir en la preparación y ejecución del contrato de concesión; asimismo, que las Bases deben elaborarse con plena sujeción a la Ley, respetando el Principio de Legalidad.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

79. En el Numeral 9 de las Bases se establece las Normas de Aplicación Supletoria que regularán la Licitación:

Realizando una interpretación sistémica de las “**NORMAS DE APLICACIÓN SUPLETORIA**” de la Licitación, observamos que las normas en torno a las cuales se estructuran las disposiciones de las Bases lo constituyen: (i) el Reglamento Nacional de Administración de Transportes (RNAT), aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC; (ii) el Reglamento Complementario de Administración de Transportes de la Provincia de Arequipa, aprobado por Ordenanza Municipal N° 640-2010-MPA y sus modificatorias; (iii) la Ordenanza Municipal N° 599-2010-MPA que aprueba el Plan Regulador de Rutas Urbanas del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de Arequipa 2010 – 2020; y, (iv) la Ordenanza Municipal N° 601-2010-MPA y sus modificatorias, que crea SITRANSPORTE el Sistema Integrado de Transporte y regula el Sistema de Transporte Urbano Masivo de Personas.

Partiendo del hecho jurídico que la participación de la Inversión Privada en los Proyectos de Inversión Pública (PIP) será promovida mediante la modalidad de Asociación Público-Privada y que ésta participación se deberá regular por las normas establecidas, fundamentalmente, en el Decreto Legislativo N° 1012 (promulgado en el mes de mayo de 2008) y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 127-2014-EF (en el mes de mayo de 2014), y demás normas complementarias, consideramos que el marco legal de la Licitación es inapropiado e incompleto, por las siguientes consideraciones:

- El Reglamento Nacional de Administración de Transportes (RNAT) regula (i) el otorgamiento de **AUTORIZACIONES** para la prestación del Servicio de Transporte Regular de Personas, bajo las modalidades de Servicio Estándar y Servicio Diferenciado, mediante Resolución de Autorización; y (ii) que el otorgamiento de una **CONCESIÓN** para la prestación del Servicio de Transporte Público de Personas en vías urbanas calificadas como “áreas saturadas” o de acceso restringido, se expresa en un contrato que contiene derechos y obligaciones para su titular y es consecuencia de un proceso de licitación pública.

El RNAT marca la diferencia entre Servicio de Transporte Regular de Personas (que será prestado a través de Autorizaciones) y el Servicio de Transporte Público de Personas (que será prestado a través de CONCESIONES).

El RNAT no desarrolla el procedimiento para el otorgamiento de las CONCESIONES ni el proceso de LICITACIÓN PÚBLICA, ya que éstos son competencia de las normas especiales que promueven la participación de la Inversión Privada en Proyectos de Inversión Pública.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 80.** El Reglamento Complementario de Administración de Transportes de la Provincia de Arequipa, es la norma que desarrolla y adecua el RNAT a la realidad de la Provincia de Arequipa. Sin embargo, debe tenerse en consideración lo dispuesto en la Séptima Disposición Complementaria Final del RNAT que a la letra dice “*los Gobiernos Provinciales deberán dictar las normas complementarias sin desnaturalizar ni transgredir lo dispuesto en el presente Reglamento y/o adecuar las actualmente existentes a las disposiciones del mismo*”.

El Reglamento Complementario de Administración de Transportes de la Provincia de Arequipa, integra en uno solo al Servicio de transporte regular de personas y el Servicio de transporte público de personas, creando un nuevo término: el Servicio de transporte público regular de personas, generando una gran confusión en la articulación de sus disposiciones.

Asimismo, establece los procedimientos administrativos para otorgar LAS CONCESIONES y regular LAS LICITACIONES, lo que, en nuestra opinión, debió ser regulado en una Ordenanza Especial y en base a las normas de promoción de la inversión privada vigente en su fecha.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- 81.** La Ordenanza N° 599-2009-MPA, emitida en agosto de 2009, Aprueba Plan Regulador de Rutas Urbanas del SIT 2010-2020.

La Ordenanza N° 601-2009-MPA, emitida en agosto de 2009, Crea el S.I.T. y SITRANSPORTE, con la finalidad de adecuarse a Novena Disposición Complementaria del RNAT.

Sugerimos, que en las NORMAS DE APLICACIÓN SUPLETORIA o NORMAS APLICABLES A LA LICITACIÓN (como proponemos) se incorporen, obligatoriamente, las siguientes disposiciones legales:

- Ley N° 28059 - Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada.
- Decreto Legislativo N° 1012 - Aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público - Privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta

Normas para la agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada.

- Decreto Supremo N° 127-2014-EF – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1012.
- Decreto Supremo 059-96-PCM, Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en concesión al Sector Privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
- Decreto Supremo N° 060-96-PCM, Reglamento del Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en concesión al Sector Privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos.
- Así como cualquier otra norma aplicable a la Concesión, según sean modificadas, derogadas, sustituidas o interpretadas en el futuro.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

(la naturaleza del presente proceso que no está inmerso dentro del D. Leg. 1012.)

82. En el Numeral 9 de LAS BASES se establece las Normas de Aplicación Supletoria que regularán la Licitación:

El Comité Especial ha omitido la incorporación de la Ordenanza N° 600-2009-MPA, emitida en agosto de 2009.

Resulta pertinente señalar que la Ordenanza N° 600-2009-MPA, fue aprobada para generar las condiciones para la inversión privada en infraestructura y servicios de transporte, adecuándose a los lineamientos de la Ley N° 28059 – Ley Marco de Promoción de la Inversión descentralizada. Para esos efectos, en la citada norma se acuerda (i) la creación de la Agencia de Fomento de la Inversión Privada de la Municipalidad Provincial de Arequipa, “*como órgano especializado, consultivo y de coordinación con el sector privado en la promoción de la inversión dentro de la jurisdicción territorial de la Provincia de Arequipa*”, estableciendo sus atribuciones, funciones, composición, nombramiento y funcionamiento, entre otros, y, (ii) la creación de creación del Comité Especial de la Inversión Privada en la Municipalidad Provincial de Arequipa (CEPRI), “*para orientar y conducir los procesos de promoción de la inversión privada relacionados con la implementación del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de Arequipa*”, estableciendo entre sus principales funciones:

- (a) Conducir y llevar adelante los procesos de contratación y/o selección requeridos para la operación de los servicios vinculados al SIT para cada una de sus Unidades de Gestión y Servicios Complementarios, y
- (b) Suscribir, en representación de la Municipalidad Provincial de Arequipa, los Contratos de Participación de la Inversión Privada, en sus distintas modalidades, que se celebren con los operadores de los servicios principales y vinculados del Sistema, delegando la designación de sus miembros a la Gerencia de Transporte Urbano y sus respectivas subgerencias, determinando que “*Cualquier*

modificación de sus integrantes se efectuará por Resolución de Alcaldía”.

Consultamos:

- Si la Ordenanza N° 600-2009-MPA ha sido derogada parcial o totalmente.
- Si ha sido derogada, se informe a los Postores cuál es la Ordenanza u Ordenanzas que la sustituye(n), con la indicación expresa de cuál es aquella que ha regulado la designación del actual Comité Especial y la facultad del señor Alcalde como segunda instancia y suscriptor de los Contratos de Concesión de la Licitación.
- Si no ha sido derogada, se informe a los Postores las razones por las que la Ordenanza N° 600-2009-MPA no ha sido incorporada dentro de las Normas de Aplicación Supletoria a las Bases de la Licitación. En ese escenario, se informe a los Postores, el mecanismo para la designación del actual Comité Especial y la facultad del señor Alcalde como segunda instancia y suscriptor de los Contratos de Concesión de la Licitación

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

83. En el Numeral 15.6 – Entidad Pública Concedente de la Licitación, se establece que la entidad pública CONCEDENTE será la Municipalidad Provincial de Arequipa, *“según lo establece la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades y demás normas aplicables, quien actúa en su calidad de titular del Sistema Integrado de Transporte (SIT) y como CONCEDENTE de la operación del servicio bajo el Contrato de Concesión”.*

Revisando la Ley N° 27972, constatamos que:

- En su Artículo 6°, establece que *“La alcaldía es el órgano ejecutivo del gobierno local. El alcalde es el representante legal de la municipalidad y su máxima autoridad administrativa”.*
- En su Artículo 9°, establece las Atribuciones del Concejo Municipal, precisando en el Numeral 18) *“Aprobar la entrega de construcciones de infraestructura y servicios públicos municipales al sector privado a través de concesiones o cualquier otra forma de participación de la inversión privada permitida por ley, conforme a los artículos 32 y 35 de la presente ley”.*

Dejamos constancia que de las 35 Atribuciones del Consejo Municipal, ninguna lo faculta para delegar en el Alcalde la facultad para actuar en calidad de titular del Sistema Integrado de Transporte y como CONCEDENTE de la operación del servicio bajo el Contrato de Concesión.

- De las 36 Atribuciones otorgadas al Alcalde, en su Artículo 20°, ninguna lo faculta para actuar en calidad de titular del Sistema Integrado de Transporte y como CONCEDENTE de la operación del servicio bajo el Contrato de Concesión.

Consultamos, si la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades no faculta al Alcalde para actuar en calidad de titular del Sistema Integrado de Transporte y como CONCEDENTE de la operación del servicio bajo el Contrato de Concesión, cuáles son, entonces, las “*demás normas aplicables*” que si lo facultan?.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

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

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

Asimismo, en el Numeral 2) del Apéndice II del TUO de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, aprobado por D.S. N° 055-99-EF, se dispone que el “*Servicio de transporte público de pasajeros dentro del país, excepto el transporte público ferroviario de pasajeros y el transporte aéreo. Se incluye dentro de la exoneración al transporte público de pasajeros dentro del país al servicio del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao*”, es un “Servicio Exonerado del Impuesto General a las Ventas”. Interpretándose que son los Usuarios del Servicio quienes no son gravados con el pago del IGV, entendiéndose, entonces, que los Ingresos del SIT provenientes de la venta de los pasajes, y que son depositados en la Cuenta Recaudadora, no contienen el IGV.

Tomando en cuenta las consideraciones expuestas:

- a) Quién es el Titular de la Operación de los Servicios de Transporte en el SIT?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- b) Las órdenes de Pago que emita SITRANSPORTE al Agente Fiduciario a favor de cada uno de los Operadores de Transporte (y demás componentes del SIT), incluyen el IGV?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- c) Los Operadores de Transporte (y demás componentes del SIT) deberán emitir sus Facturas, incluyendo el IGV, a SITRANSPORTE a efectos que éste emita la Orden la Pago para que el Agente Fiduciario libere los Ingresos?.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- d) En el “Valor de Pago Máximo por Kilómetro Recorrido” (ANEXO 10 - Proyecto Contrato de Fideicomiso en Administración de Flujos y Garantías para el Sistema Integrado de Transporte de Arequipa), se ha considerado el IGV que transferirán a los Operadores de Transporte (y demás componentes del SIT)?.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

- e) Se ha considerado el IGV en la determinación de los montos estimados para el Pago por Pasajero Transportado a favor de los Operadores de Transporte?

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 85.** En literal k) del Numeral 21.1 – Contenido del Sobre N° 1, Requisitos de Admisibilidad, se exige la presentación de la “*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*” (Subrayado y negritas nuestro).

- 7.1 Consideramos que existe una clara DISCRIMINACIÓN a favor de los Postores “Consortios” en perjuicio de los Postores “Personas Jurídica”.

Sugerimos que se modifique el texto del literal k), en los siguientes términos:

“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 ante notario público, con una antigüedad no mayor a 30 días calendario a la fecha de presentación de sobres, en el extremo en*

que consten el nombramiento de los mismos, conforme a los requisitos establecidos en las presentes Bases”

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral k:

“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, además de la vigencia de poder de los representantes de cada uno de los socios conformantes de dicho consorcio con una antigüedad no mayor a 30 días calendario a la fecha de presentación de sobres, en el extremo en que consten el nombramiento de los mismos, conforme a los requisitos establecidos en las presentes Bases”.

86. Para efectos de concordar la propuesta precedente con otras disposiciones de las Bases, sugerimos que se modifique el texto del literal f) del Numeral 21.1 – Contenido del Sobre N° 1, en los siguientes términos:

“f) Partida registral y escritura pública de constitución del postor o copia legalizada notarial de ambos documentos, con una antigüedad no mayor a 30 días calendario a la fecha de presentación de sobres; en el caso de tratarse de un Consorcio, presentará copia legalizada del contrato constitutivo del Consorcio, además del original o copia legalizada de la partida registral y escritura pública de constitución de cada uno de sus socios conformantes de dicho consorcio, con una antigüedad no mayor a 30 días calendario a la fecha de presentación de sobres. De ser consorciados extranjeros se presentara el documento equivalente”.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

87. En el Numeral 22.1.3 - FORMA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA - Capítulo IV, refiere que los documentos que componen los Sobres N° 1, N° 2 y N° 3 deberán ser presentados “*Con índice detallado y foliada en números y letras de manera correlativa.*”

A este respecto, solicitamos al Comité Especial, de manera respetuosa, que modifique lo anteriormente establecido, en razón a que si la documentación ya va a estar foliado en números, no habría necesidad de hacerlo en letras; más aún si se tiene en cuenta que se presentará una gran cantidad de documentos en razón a lo solicitado, habiendo numeradores que ayudarán con el foliado, empero escribir cada número ocasionará retraso en el mismo.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral 22.1.3

-
-
- Con índice detallado y foliada en números de manera correlativa.
-

...

88. En el primer párrafo del Numeral 23.1. Apertura de Sobre N° 1 – Propuesta de Admisibilidad, se norma que *“Recibidas las propuestas contenidas en el sobre N° 1, el Notario en acto Público procederá a abrir las mismas, en el orden en que fueron entregados, extrayendo la documentación que contengan a efectos de comprobar su existencia. El Notario Público rubricará al margen derecho del primero, último y otros folios que considere pertinente”*

Sugerimos, que se agregue al párrafo comentado el siguiente texto: *“ considere pertinente. Antes de finalizar el Acto de Apertura del Sobre N° 1, el Notario rubricará la totalidad de los folios”.*

La sugerencia la hacemos extensiva a los primeros párrafos del Numeral 23.2 - Apertura del Sobre N° 2 – Propuesta Técnica y Numeral 23.3 – Apertura del Sobre N° 3 – Propuesta Económica.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN – RUTAS TRONCALES

89. En el Numeral 10.3 – Definiciones, se definen a los Patios de operación y mantenimiento como *“Áreas dentro del servicio transporte regular de personas donde se realizan el estacionamiento y mantenimiento de los vehículos, que incluye áreas de soporte, limpieza, mantenimiento preventivo y correctivo para la operación del sistema”*.

En el “Proyecto de Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros en el Corredor Troncal dentro del Sistema Integrado de Transporte (SIT) de la Ciudad de Arequipa”, se establecen dos disposiciones contradictorias entre sí, respecto a este importante tema:

- En el Numeral 20.1.5 de la Cláusula 20.1 – Obligaciones Administrativas, se determina que es una obligación del Concesionario: *“Equipar la infraestructura básica de los Patios de Operación y mantenimiento (Apartado C del Anexo 6 de las Bases), entregada por EL CONCEDENTE, cumpliendo con los requisitos y estándares mínimos de calidad, continuidad del servicio y gestión”*.
- Mientras que en el primer párrafo de la Cláusula 26 - Entrega en Administración de Patios de Operación y Mantenimiento y Estacionamiento para el Servicio Troncal del SIT, se establece que *“Los Patios y Talleres serán provistos por el concesionario en concordancia con el artículo N° 29 de la OM N° 640-2010-MPA, El diseño de los mismos deberán contar con la aprobación de EL CONCEDENTE”*.

Para ratificar en la Numeral 26.1 de la Cláusula 26 que *“Es obligación del CONCESIONARIO implementar en ellos, la infraestructura básica de los Patios Troncales de Operación, Mantenimiento y estacionamiento a su*

costo y bajo su responsabilidad, la funcionalidad de las áreas previstas suministrando e instalando los equipos de dotación para el soporte técnico y demás necesidades del equipamiento según se establezca en el Reglamento para los Patios de Operación y Mantenimiento aprobado por EL CONCEDENTE. Finalizado el período de concesión de la ruta (15 años), el terreno, la infraestructura y su equipamiento ser revertidos a favor del EL CONCEDENTE".

Consultamos:

Se precise si los Patios para las Rutas Troncales serán entregados por el Concedente o provistos por el Concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Provistos por el concesionario.

- 90.** En el supuesto que los Patios sean provistos por el Concesionario, se ha considerado su costo dentro de la Modelación Económica Financiera para la determinación de las Remuneraciones de los Operadores de Transporte?

ABSOLUCIÓN:

Si esta considerado en el modelo financiero

- 91.** Respecto al Reglamento de la Junta de Operadores, referida en reiteradas oportunidades en el proyecto de Contrato de Concesión, tales como:

- En párrafo (iv) del Numeral 1.3: "Aplicar los mecanismos de coordinación y decisión previstos en el Reglamento de la Junta de Operadores".
- En el cuarto párrafo de la Cláusula 69: "Las decisiones que tome la Junta de Operadores en relación con la implementación de modalidades o alternativas de tarifas diferenciales al usuario, para el uso del Sistema, serán vinculantes y de obligatorio cumplimiento para todos los Concesionarios del Sistema, siempre y cuando dichas decisiones hayan sido tomadas de conformidad con el Reglamento de la Junta de Operadores del Sistema y siempre que EL CONCEDENTE haya aceptado tales decisiones".

Sugerimos, que el Reglamento de la Junta de Operadores debe ser de conocimiento de los Postores para graduar los riesgos del negocio, especialmente en relación a la fijación de las Tarifas a los Usuarios, por lo que solicitamos se incorpore al "Proyecto de Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros en el Corredor Troncal dentro del Sistema Integrado de Transporte (SIT) de la Ciudad de Arequipa", antes de la fecha prevista para la Integración de Bases y versión Final del Contrato de Concesión.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases

- 92.** En el punto 10 con código de Ruta D20A, cobertura Alto San Martín- Cercado y viceversa, con código de Empresa ED-015, la Empresa de Transportes Santo Toribio de Mogrovejo hace años no presta servicios y no debe ser considerado.

ABSOLUCIÓN

Se procede a modificar el **Formato 1 del Anexo 8**

- 93.** En el punto N° 16, con código de Ruta D011, Alto San Martín- Cercado, Terminal Terrestre y viceversa con código de Empresa PE026, Empresa de Transportes de Turismo y Urbano Umachiri no presta servicios años y no debe ser considerada.

ABSOLUCIÓN

Se procede a modificar el **Formato 1 del Anexo 8**

- 94.** Pido se aclare las siguientes empresas, pertenecen a la cuenca C-5
- a) La Empresa de Transportes Buss Arequipa S.A.
 - b) La Empresa de Transportes El Chalan S.A.
 - c) La Empresa de Transportes Ciudad Municipal Arequipa S.A. de código PE011 en las rutas D015 Y D016.
- Todas estas empresas mencionadas prestan servicios desde la parte alta de Miguel Grau y cruzan por Mariano Melgar.
- La empresa de Transportes Miguel Grau, Campiña S.A con código PE029 N° 17 de la unidad de negocio 17 de código de rutas C60A, su cobertura PPJJ. Santo Domingo-Arequipa y viceversa no existe y no debe considerarse dicha empresa.

ABSOLUCIÓN

Se procede a modificar el **Formato 1 del Anexo 8**

- 95.** La empresa de Transportes Miguel Grau, Campiña S.A con código PE029 N° 17 de la unidad de negocio 17 de código de rutas C60A, su cobertura PPJJ. Santo Domingo-Arequipa y viceversa no existe y no debe considerarse dicha empresa.

ABSOLUCIÓN

Se procede a modificar el **Formato 1 del Anexo 8**

- 96.** En el Rubro de Anexos, se ha incluido en la Unidad de Negocios C-4 ASA-MIRAFLORES, a la Empresa de Transportes Ángeles del Misti S.A. con Código de Empresa C01, cuando esta Empresa no es una dedicada la prestación de servicios de transporte REGULAR, si ni más bien de COLECTIVO URBANO DE RUTA FIJA.

ABSOLUCIÓN

Se procede a modificar el **Formato 1 del Anexo 8**

ANEXO 8

Formato 1

UNIDAD DE NEGOCIO: C2

CONO NORTE

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	E005A	NAZARENO - C. COLORADO - CERCADO - TNAL. TERRESTRE - A.A. CACERES Y VICEVERSA	EE002	EMP.TRANSP. LITORAL S.A. (TRALSA)
2	E05A	YURA - QUISCOS - UYUPAMPA - CERCADO Y VICEVERSA	EE005	EMP.TRANSP. PUBLICO EL CALERO S.R.LTDA.
3	E010A	CIUDAD DE DIOS - C. COLORADO - CERCADO - T.TERRESTRE Y VICEVERSA	EE009	EMP.TRANSP. Y SERV. MULT. LOS ANGELES DE CIUDAD DE DIOS S.A.
4	E019	CIUDAD DE DIOS- CERCADO Y VICEVERSA	EE009	EMP.TRANSP. Y SERV. MULT. LOS ANGELES DE CIUDAD DE DIOS S.A.
5	E020	CIUDAD DE DIOS - CERCADO - SANTA ROSA Y VICEVERSA	EE009	EMP.TRANSP. Y SERV. MULT. LOS ANGELES DE CIUDAD DE DIOS S.A.
6	E30A	YURA-QUISCOS- UYUPAMPA- CERCADO Y VICEVERSA	EE030	EMP.TRANSP. LUTTE E.I.R.LTDA
7	E16A	MANCO CAPAC - V. A. BELAUNDE - NAZARENO - CERCADO Y VICEVERSA	EE14A	EMP.TRANSP. ZAMACOLA S.A.
8	E029	CIUDAD MUNICIPAL - CERCADO - P.J. CIUDAD BLANCA Y VICEVERSA	PE011	EMPRESA DE TRANSPORTES CIUDAD MUNICIPAL AREQUIPA S.A.
9	E028	VICTOR A. BELAUNDE - CERCADO - CIUDAD MI TRABAJO Y VICEVERSA	PE018	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS LOS CANARIOS DE SOCABAYA S.A.
10	E025A	CIUDAD MUNICIPAL- C.COLORADO -T.TERRESTRE Y VICEVERSA	PE022	CONSORCIO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE AREQUIPA S.A. CETTAR S.A.
11	E029	CIUDAD MUNICIPAL - CERCADO - P.J. CIUDAD BLANCA Y VICEVERSA	PE022	CONSORCIO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE AREQUIPA S.A. CETTAR S.A.
12	E017	VICTOR A. BELAUNDE - CERCADO Y VICEVERSA	PE029	EMPRESA DE TRANSPORTES MIGUEL GRAU CAMPIÑA S.A.
13	PE13	ASOC. MINUSVALIDOS FISICOS VIDA AREQUIPA-CONO NORTE-A.A.CACERES Y VICEVERSA	PE040	EMPRESA DE TRANSPORTES PUBLICO DE PASAJEROS CONAN S.A.
14	PE17	PERUARBO - CERCADO - MIRAFLORES	PE041	EMPRESA DE TRANSPORTES PERUARBO BUSS S.A.
15	PE18	PERUARBO - CERCADO- AVELINO	PE041	EMPRESA DE TRANSPORTES PERUARBO BUSS S.A.

		CACERES		
16	PE20	JOSE LUIS BUSTAMANTE Y RIVERO-ANDRES A. CACERES Y VICEVERSA	PE043	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS ESCORPIONES DE BUSTAMANTE S.A.
17	PE22	ASOC. DE VIVIENDA VIRGEN DE COPACABANA - JIRON VILLALTA - VIA YURA (KM. 10.5)	PE046	EMPRESA DE TRANSPORTES VIRGEN COPACABANA 2012 S.A
18	PE34	PROFAN REGIONAL- ANDRE A. CACERES Y VICEVERSA	PE062	EMPRESA DE TRANSPORTE DE TURISMO AREQUIPA BUS S.A.C.

UNIDAD DE NEGOCIO: C3

CAYMA

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	E001	1RO. JUNIO (ZONA A) - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	EE001	EMP.TRANSP. TRAVIC S.A.
2	E002A	ENACE - CARMEN ALTO - CERCADO Y VICEVERSA	EE001	EMP.TRANSP. TRAVIC S.A.
3	A000	ANDRES AVELINO CACERES-TERMINAL TERRESTRE-CAYMA-ZAMACOLA-BOLIVAR-SUCRE	EE001	EMP.TRANSP. TRAVIC S.A.
4	B000	SEGURO SOCIAL- PROGRESO-ZAMACOLA- RIO SECO-PESQUERO- CAYMA	EE001	EMP.TRANSP. TRAVIC S.A.
5	E004A	MARGEN DERECHA COMO NORTE - CERRO COLORADO - CERCADO Y VICEVERSA	EE002	EMP.TRANSP. LITORAL S.A. (TRALSA)
6	E008B	BUENOS AIRES - V.A. BELAUNDE - CERCADO Y VICEVERSA	EE008	EMP.TRANSP. SANTO DOMINGO
7	E009B	BUENOS AIRES - V.A. BELAUNDE - CERCADO - T. TERRESTRE Y VICEVERSA	EE008	EMP.TRANSP. SANTO DOMINGO
8	E18A	BUENOS AIRES - CAYMA - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	EE018	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS CONTINENTAL S.A. (TRANSCONSA)
9	E022B	ALTO CAYMA - CERCADO Y VICEVERSA	EE019	EMP.TRANSP. LOS PIONEROS
10	E023A	ALTO CAYMA - CERCADO - T. TERRESTRE Y VICEVERSA	EE019	EMP.TRANSP. LOS PIONEROS

11	E26A	AREQUIPA - CAYMA - TOMILLA - JOSE OLAYA Y VICEVERSA	EE026	EMP.TRANSPORTES FLORIAN S.A.
12	EE26C	CAYMA-T. TERRESTRE Y VICEVERSA	EE026	EMP.TRANSPORTES FLORIAN S.A.
13	E33A	VICTOR A. BELAUNDE - CIUDAD MI TRABAJO Y VICEVERSA	SIN OPERADOR	
14	E034	DEAN VALDIVIA - CAYMA - CENTRO	EE034	EMP.TRANSP. EL PACIFIC S.A.
15	E034A	DEAN VALDIVIA - CAYMA - CENTRO	PE001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS DIVINO AMANECER S.A. (EMTRADIA S.A.)
16	EE26C	CAYMA-T. TERRESTRE Y VICEVERSA	PE001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS DIVINO AMANECER S.A. (EMTRADIA S.A.)
17	EE26D	CAYMA-S. SOCIAL- CERCADO Y VICEVERSA	PE001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS DIVINO AMANECER S.A. (EMTRADIA S.A.)
18	E026	CAYMA - MIRAFLORES - CERCADO Y VICEVERSA	PE009	EMPRESA DE TRANSPORTES DEAN VALDIVIA S.A.
19	E023A	ALTO CAYMA-CERCADO-T TERRESTRE Y VICEVERSA	PE009	EMPRESA DE TRANSPORTES DEAN VALDIVIA S.A.
20	PE06	DEAN VALDIVIA - CAYMA - CENTRO	PE016	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS LOS PRIMEROS PIONEROS S.A.
21	PE14	CAYMA-CERRO COLORADO Y VICEVERSA	PE039	EMPRESA DE TRANSPORTES SERVICIOS LOS DELFINES AZULES DE AREQUIPA S.A.
22	PE15	CAYMA-CERRO COLORADO Y VICEVERSA	PE039	EMPRESA DE TRANSPORTES SERVICIOS LOS DELFINES AZULES DE AREQUIPA S.A.

UNIDAD DE NEGOCIO: C4

ASA-MIRAFLORES

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	M001	ALTO MISTI - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE - Y VICEVERSA	EM005	EMP.TRANSP. URB.INTERPROVINCIAL MIRAFLORES S.A.-ETRAMPU S.A.
2	M002A	T.T. CONDEMARYTA- ALTO MISTI- CERCADO-T. TERRESTRE Y VICEVERSA	EM006	EMP.TRANSP. VIRGEN DE LA CANDELARIA S.A.
3	M003	ALTO MISTI-CERCADO Y VICEVERSA	EM008	EMP.TRANSP. URBANO ROYAL SAN MARTIN EXPRESS BUS S.A.
4	M004	ALTO MISTI - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE - Y VICEVERSA	EM008	EMP.TRANSP. URBANO ROYAL SAN MARTIN EXPRESS BUS S.A.
5	M005	MIRAFLORES-CERCADO Y VICEVERSA	EM008	EMP.TRANSP. URBANO ROYAL SAN MARTIN EXPRESS BUS S.A.
6	M007	JUAN XXIII-CERCADO-T. TERRESTRE Y VIC.	EM013	EMP.TRANSP. JUAN XXIII S.R.LTDA.

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE AREQUIPA
COMITÉ ESPECIAL DE
LICITACIÓN DE RUTAS SIT

7	S001A	ALTO SELVA ALEGRE-PAMPAS DE POLANCO-GRAFICOS-CERCADO Y VICEVERSA	ES001	EMP.TRANSP. MULTIPLES VIRGEN ADORADA S.A.
8	S002A	ALTO SELVA ALEGRE-PAMPAS DE POLANCO-T. TERRESTRE-CERCADO Y VICEVERSA	ES001	EMP.TRANSP. MULTIPLES VIRGEN ADORADA S.A.
9	S003	ALTO SELVA ALEGRE - CERCADO Y VICEVERSA	ES002	EMP.TRANSP. SERV. MULTIPLES MILAGROSA DE CHAPI S.A
10	S004A	ALTO SELVA ALEGRE - CERCADO - T. TERRESTRE Y VICEVERSA	ES002	EMP.TRANSP. SERV. MULTIPLES MILAGROSA DE CHAPI S.A
11	S005A	PJ. INDEPENDENCIA - CERCADO Y VICEVERSA	ES003	EMP.TRANSP. LOS ASES DEL TIMON SOCIEDAD ANONIMA (ETRATSA)
12	S006A	PJ. INDEPENDENCIA - CERCADO- T.TERRESTE Y VICEVERSA	ES003	EMP.TRANSP. LOS ASES DEL TIMON SOCIEDAD ANONIMA (ETRATSA)
13	S04AA	VILLA ECOLOGICA-CERCADO Y VICEVERSA	ES004	EMP.TRANSP. Y SERV. RAPIDO KOMBIS INDEPENDENCIA S.A.
14	S04BA	P.J. INDEPENDENCIA-CERCADO- T. TERRESTRE Y VICEVERSA	ES004	EMP.TRANSP. Y SERV. RAPIDO KOMBIS INDEPENDENCIA S.A.
15	S04CA	P.J. INDEPENDENCIA-CERCADO- T. TERRESTRE Y VICEVERSA	ES004	EMP.TRANSP. Y SERV. RAPIDO KOMBIS INDEPENDENCIA S.A.
16	S007	PJ. SAN LUIS - GRAFICOS - CERCADO Y VICEVERSA	ES005	EMP.TRANSP. ETMASA
17	S008A	PJ. SAN LUIS - GRAFICOS - CERCADO - T. TERRESTRE Y VICEVERSA	ES005	EMP.TRANSP. ETMASA
18	S009A	PJ. LEONES DEL MISTI - GRAFICOS - CERCADO Y VICEVERSA	ES006	EMP.TRANSP. ESPIRITU SANTO
19	S010	PJ. LEONES DEL MISTI - GRAFICOS - AV. A.A. CACERES Y VICEVERSA	ES006	EMP.TRANSP. ESPIRITU SANTO
20	M14A	ALTO-MISTI-CERCADO-TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	ES006	EMP.TRANSP. ESPIRITU SANTO
21	S011	ALTO SELVA ALEGRE - UMACOLLO Y VICEVERSA	ES007	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES EL RAPIDO DE SELVA ALEGRE S.A.
22	S11A	PJ. SAN LUIS-GRAFICOS-CERCADO Y VICEVERSA	ES007	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES EL RAPIDO DE SELVA ALEGRE S.A.
23	S012	VILLA ASUNCION-INDEPENDENCIA-CERCADO Y VICEVERSA	ES008	EMP.TRANSP. BUS SERVICE INDEPENDENCIA S.A.
24	S04BA	P.J. INDEPENDENCIA-CERCADO-	ES008	EMP.TRANSP. BUS SERVICE INDEPENDENCIA S.A.

		T. TERRESTRE Y VICEVERSA		
25	S013A	PAMPAS DE POLANCO - MIRAFLORES - CERCADO Y VICEVERSA	ES014	EMP.TRANSP. Y SERV.MULTIPLES PAMPAS DE POLANCO S.A.
26	S14AA	PAMPAS DE POLANCO - MIRAFLORES - CERCADO Y VICEVERSA	ES014	EMP.TRANSP. Y SERV.MULTIPLES PAMPAS DE POLANCO S.A.
27	CC01	TERMINAL PARQUE PUMACAHUA- MIRAFLORES-CORBACHO	PE031	EMPRESA DE TRANSPORTES ANGELES DEL MISTI S.A. (COLECTIVO)

UNIDAD DE NEGOCIO: C5

MARIANO MELGAR

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	D001	ALTO SAN MARTIN- CERCADO Y VICEVERSA	ED001	EMP.TRANSP. SAN MARTIN S.A.
2	D002	MIGUEL GRAU-CERCADO- TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	ED001	EMP.TRANSP. SAN MARTIN S.A.
3	D020	ALTO SAN MARTIN- CERCADO Y VICEVERSA	ED002	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS AFINES LOS ESCORPIONES S.A
4	D03AA	JERUSALEN-MARIANO MELGAR-CERCADO Y VICEVERSA	ED002	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS AFINES LOS ESCORPIONES S.A
5	D03BA	JERUSALEN-MARIANO MELGAR -TERMINAL TERRESTRE - VICEVERSA	ED002	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS AFINES LOS ESCORPIONES S.A
6	D19A	ALTO SAN MARTIN- CERCADO Y VICEVERSA	ED002	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS AFINES LOS ESCORPIONES S.A
7	D004	ALTO SAN MARTIN- MARIANO MELGAR- CERCADO Y VICEVERSA	ED003	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ANGELES DEL SUR S.A. (ETRASUR S.A.)
8	D005	ATALAYA - MNO. MELGAR - TERMINAL TERRESTRE - CERCADO Y VICEVERSA	ED003	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ANGELES DEL SUR S.A. (ETRASUR S.A.)
9	D20A	ALTO SAN MARTIN - CERCADO Y VICEVERSA		SIN OPERADOR
10	D013	MARIANO MELGAR- CERCADO Y VICEVERSA	ED017	EMP.TRANSP. MARIANO BUSTAMANTE S.R.LTDA.
11	D017A	MARIANO MELGAR- CERCADO Y VICEVERSA	ED017	EMP.TRANSP. MARIANO BUSTAMANTE S.R.LTDA.
12	D011	ALTO SAN MARTIN- CERCADO-T.TERRESTRE Y VICEVERSA	PE007	EMPRESA DE TRANSPORTES SAN MARTIN 43 S.A
13	D015	MIGUEL GRAU-MARIANO MELGAR -CERCADO Y VICEVERSA	PE011	EMPRESA DE TRANSPORTES CIUDAD MUNICIPAL AREQUIPA S.A.

14	D016	MIGUEL GRAU-CERCADO Y VICEVERSA	PE011	EMPRESA DE TRANSPORTES CIUDAD MUNICIPAL AREQUIPA S.A.
15	D011	ALTO SAN MARTIN-CERCADO-T.TERRESTRE Y VICEVERSA	SIN OPERADOR	

UNIDAD DE NEGOCIO: C6

PAUCARPATA-MIGUEL GRAU

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	A16A	CIUDAD BLANCA - AVELINO CACERES Y VICEVERSA	EA011	EMP.TRANSP. MONTERREY VALLECITO S.A.
2	A037	AV. KENNEDY-UMACOLLO-CERRO COLORADO-CERCADO Y VICEVERSA	EA034	EMP.TRANSP. SEÑOR DEL GRAN PODER
3	A37A	AV. KENNEDY-UMACOLLO-CERRO COLORADO-CERCADO Y VICEVERSA	EA044	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS GRAN PODER MONTERREY "C" S.A
4	CC08	TERMINAL CALLE CUZCO - MAYTA CAPAC IV CENTENARIO	EC008	EMP.TRANSP. 15 DE AGOSTO S.A. (COLECTIVO)
5	C017	MIGUEL GRAU - TERMINAL - CHARCANI Y VICEVERSA	EC020	CORPORACION PALERMO AUTOMOTORES S. A. (CORPORACION PALERMO S.A.)
6	CC06	TERMINAL AV. EL SOL ULTIMA CUADRA -CALLE TRABADA IV CENTENARIO	EC025	EMP.TRANSP. SERVICIO RAPIDO MIGUEL GRAU S.A. (COLECTIVO)
7	C03	TERMINAL P.J. MIGUEL GRAU - CALLE TRABADA IV CENTENARIO	EC026	EMP.TRANSP. COMERC.Y SERV.COTASMIGPUA S.A.-ETCOS S.A (COLECTIVO)
8	C04	TERMINAL EN MIGUEL GRAU PAUCARPATA CALLE TRABADA IV CENTENARIO	EC027	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES VOLANT BUS S.A (COLECTIVO)
9	C032	MANCO CAPAC - CERCADO Y VICEVERSA	EC036	EMP.TRANSP. PUBLICO DE PASAJEROS SANTA CLARA S.R.L.
10	C033	MANCO CAPAC - CERCADO - V.A. BELAUNDE Y VICEVERSA	EC036	EMP.TRANSP. PUBLICO DE PASAJEROS SANTA CLARA S.R.L.
11	C036A	MIGUEL GRAU - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	EC041	EMP.TRANSP. Y SERV.MULT.BUSES COTAP S.A.
12	C053	URB. CALIFORNIA-CERCADO-UMACOLLO Y VICEVERSA	EC063	EMP.TRANSP. URBANO LOS RUISEÑORES S.A.
13	D014	PJ.MIGUEL GRAU-CERCADO TAHUAYCANI Y VICEVERSA	ED012	EMP.TRANSP. BUSS AREQUIPA S.A.
14	D007	ALTO SAN MARTIN-CERCADO Y VICEVERSA	ED018	EMP.TRANSP. EL CHALAN S.A.

15	C025	P.J. MIGUEL GRAU - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	PE029	EMPRESA DE TRANSPORTES MIGUEL GRAU CAMPIÑA S.A.
16	C045	P.J. MIGUEL GRAU - CERCADO - A. AVELINO CACERES Y VICEVERSA	PE029	EMPRESA DE TRANSPORTES MIGUEL GRAU CAMPIÑA S.A.
17	C60A	PP.JJ. SANTO DOMINGO - AREQUIPA Y VICEVERSA	PE029	EMPRESA DE TRANSPORTES MIGUEL GRAU CAMPIÑA S.A.
18	E016	MANCO CAPAC - VICTOR ANDRES BELAUNDE - NAZARENO - CERCADO Y VICEVERSA	PE029	EMPRESA DE TRANSPORTES MIGUEL GRAU CAMPIÑA S.A.
19	PE40	SANCHEZ CERRO- PROGRESO-PAUCARPATA	PE048	EMPRESA DE TRANSPORTES PAUCARPATA SOCIEDAD ANONIMA EMTRANPA S.A.
20	CC05	MIGUEL GRAU IV ETAPA - CALLE TRABADA IV CENTENARIO	PE049	EMPRESA DE TRANSPORTES LASER JORGE CHAVEZ S.A. (COLECTIVO)

UNIDAD DE NEGOCIO: C7

PAUCARPATA-CIUDAD BLANCA

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	A016	KENNEDY- CERCADO - LOS ARCES Y VICEVERSA	EA011	EMP.TRANS. MONTERREY VALLECITO S.A.
2	C002	PAUCARPATA - INDEPENDENCIA Y VICEVERSA	EC001	EMP.TRANS. SEÑOR DE LA AMARGURA
3	C05A	CIUDAD BLANCA-CERCADO Y VICEVERSA	EC005	EMP.TRANS. LOS TRES VOLCANES S.A.
4	C008	CIUDAD BLANCA-CERCADO Y VICEVERSA	EC013	EMP.CONSORC.PROM.DEL TRANSP.AQP.S.A. (ECOPTRA S.A.)
5	C009	P.J. CIUDAD BLANCA- CERCADO-T.TERRESTRE Y VICEVERSA	EC013	EMP.CONSORC.PROM.DEL TRANSP.AQP.S.A. (ECOPTRA S.A.)
6	C09B	P.J. BALNEARIO DE JESUS- AVELINO CACERES Y VICEVERSA	EC013	EMP.CONSORC.PROM.DEL TRANSP.AQP.S.A. (ECOPTRA S.A.)
7	C012A	ISRAEL - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE	EC015	EMP.TRANS. Y SERVICIOS AUDACES TOURS S.A.
8	C013	ISRAEL - BANOS DE JESUS - CIUDAD BLANCA - A.A. CACERES Y VICEVERSA	EC015	EMP.TRANS. Y SERVICIOS AUDACES TOURS S.A.
9	C020	NUEVO PERU-CERCADO Y VICEVERSA	EC022	EMP.TRANS. DE SERV.RAPIDO NUEVO PERU S.A.-ETRAPESA
10	C055	PJ. CIUDAD BLANCA - T. TERRESTRE Y VICEVERSA	EC023	EMP.TRANS. LA PERLA S.R.LTDA.
11	C021	KENNEDY - MIRAFLORES - CERCADO Y VICEVERSA	EC024	EMP.TRANS. LOS ANGELES BLANCOS S.R.L.

12	C038A	P.J. CIUDAD BLANCA - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	EC042	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS VILLA AMERICA DEL SUR DEL PERU S.A.A
13	C039A	P.J. CIUDAD BLANCA - CERCADO - IPSS-MARGEN DERECHA - CONO NORTE - CIUDAD DE DIOS Y VICEVERSA	EC042	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS VILLA AMERICA DEL SUR DEL PERU S.A.A
14	C040	SANTA MARIA II - CERCADO - T. AMARU - A.AVELINO CACERES Y VICEVERSA	EC044	EMP.TRANSP. ETCOSAC
15	C49A	NUEVA ALBORADA - TERMINAL - CERCADO - T. TERRESTRE - S R PACHACUTEC Y VICEVERSA	EC049	EMP.TRANSP. TRANSMAPA S.A.
16	C49B	AA. HH. SANTA MARIA-SEMI RURAL PACHACUTEC Y VICEVERSA	EC049	EMP.TRANSP. TRANSMAPA S.A.
17	C046A	ISRAEL - A.A. CACERES - T. TERRESTRE - CIUDAD DE DIOS	EC051	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS MULTIPLES SEÑOR DE LUREN S.A.
18	C047A	BAÑOS DE JESUS - ISRAEL - CERCADO - S.SOCIAL - C-DE DIOS Y VICEVERSA	EC051	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS MULTIPLES SEÑOR DE LUREN S.A.
19	C007	PAUCARPATA - CERCADO - UMACOLLO Y VICEVERSA	EC066	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS MULTIPLES ALBORADA TRANSASIL S.A.
20	C040	SANTA MARIA II - CERCADO - T. AMARU - A.AVELINO CACERES Y VICEVERSA	EC066	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS MULTIPLES ALBORADA TRANSASIL S.A.
21	C49B	AA. HH. SANTA MARIA-SEMI RURAL PACHACUTEC Y VICEVERSA	EC066	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS MULTIPLES ALBORADA TRANSASIL S.A.
22	C66A	NUEVA ALBORADA- CERCADO-T.TERRESTRE- SEMI RURAL PACHACUTEC Y VICEVERSA	EC066	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS MULTIPLES ALBORADA TRANSASIL S.A.
23	C015	CAMPO MARTE - CERCADO - TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	PE002	TRANSPORTES AMARU SOCIEDAD ANONIMA (AMARU S.A)
24	C019	AMPLIACION PAUCARPATA-CERRO COLORADO Y VICEVERSA	PE033	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES BENEDICTO XVI S.A.
25	PE28	PAUCARPATA-TIO CHICO Y VICEVERSA	PE048	EMPRESA DE TRANSPORTES PAUCARPATA SOCIEDAD ANONIMA EMTRANPA S.A.

UNIDAD DE NEGOCIO: C8

SABANDIA

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
------	-------------	-----------	----------------	---------

1	A002	ALTO DE LA LUNA- UMACOLLO Y VICEVERSA	EA001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES ALTO DE LA LUNA S.A.
2	A007	SIMON BOLIVAR-CERCADO Y VICEVERSA	EA007	EMP.TRANSP. Y SERV.6 DE DICIEMBRE S.A. (EMTRASEDI)
3	A008A	A.H.H. ZEVALLOS GAMEZ- SABANDIA-SIMON BOLIVAR-CERCADO Y VICEVERSA	EA007	EMP.TRANSP. Y SERV.6 DE DICIEMBRE S.A. (EMTRASEDI)
4	C46AA	A.H.H. ZEVALLOS GAMEZ- SABANDIA-CERCADO Y VICEVERSA	EA007	EMP.TRANSP. Y SERV.6 DE DICIEMBRE S.A. (EMTRASEDI)
5	C022A	MOLLEBAYA-CHARACATO- SABANDIA-CERCADO Y VICEVERSA	EC029	EMP.TRANSP. TIBURCIO CHOQUE
6	C54AA	MOLLEBAYA -CHARACATO -SABANDIA -CERCADO Y VICEVERSA	EC054	EMP.TRANSP. R.COAGUILA COAGUILA
7	C049	MOLLEBAYA-CHARACATO- CERCADO Y VICEVERSA	EC058	EMP.TRANSP. OJO DEL MILAGRO DE CHARACATO S.A.
8	C64A	MOLLEBAYA-CHARACATO- CERCADO Y VICEVERSA	EC064	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES CHARACATO S.A.
9	L001	SABANDIA-LAMBRAMANI- CERCADO Y VICEVERSA	EL001	EMP.TRANSP. NUEVO HORIZONTE S.A. (ETNHSA).
10	L004	TRES ACEQUIAS - CERCADO Y VICEVERSA	EL001	EMP.TRANSP. NUEVO HORIZONTE S.A. (ETNHSA).

UNIDAD DE NEGOCIO: C9

SOCABAYA

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	A001	ALTO DE LA LUNA - CERCADO Y VICEVERSA	EA001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES ALTO DE LA LUNA S.A.
2	A003	URB. DOLORES-CERCADO Y VICEVERSA	EA001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES ALTO DE LA LUNA S.A.
3	A004	JUAN PABLO VIZCARDO Y GUZMAN - CERCADO Y VICEVERSA	EA001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES ALTO DE LA LUNA S.A.
4	A020	ALTO DE LA LUNA - CERCADO Y VICEVERSA	EA001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES ALTO DE LA LUNA S.A.
5	A022	MI PERU - ALTO DE LA LUNA - CERCADO Y VICEVERSA	EA001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES ALTO DE LA LUNA S.A.
6	A005	CIUDAD MI TRABAJO - CERCADO Y VICEVERSA	EA006	EMP.TRANSP. MULTIPLES SAN MARTIN DE SOCABAYA S.A.
7	A006	CIUDAD MI TRABAJO-T. TERRESTRE-UMACOLLO Y VICEVERSA	EA006	EMP.TRANSP. MULTIPLES SAN MARTIN DE SOCABAYA S.A.
8	A019	LA CAMPIÑA - LAS ESMERALDAS - CERCADO Y	EA007	EMP.TRANSP. Y SERV.6 DE DICIEMBRE S.A. (EMTRASEDI)

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE AREQUIPA
COMITÉ ESPECIAL DE
LICITACIÓN DE RUTAS SIT

		VICEVERSA		
9	A011A	URB. SANTA CRUZ DE LARA-CAMPIÑA CERCADO MIRAFLORES Y VICEVERSA	EA009	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS 3 DE OCTUBRE S.A.
10	A012A	URB. LOS BOSQUES - P.J. LA UNION - UMACOLLO - MIRAFLORES Y VICEVERSA	EA009	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS 3 DE OCTUBRE S.A.
11	PE36	URB. SANTA CRUZ DE LARA- LAMBRAMANI-MIRAFLORES Y VICEVERSA	EA009	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS 3 DE OCTUBRE S.A.
12	A013	HUASACACHE-LAS PEÑAS-CIUDAD MI TRABAJO-CERCADO Y VICEVERSA	EA010	EMPRESA DE TRANSPORTISTAS UNIDOS DE PASAJEROS Y SERVICIOS S.A. (ETUPSSA)
13	A014	HUNTER-BELLAPAMPA-CERCADO Y VICEVERSA	EA010	EMPRESA DE TRANSPORTISTAS UNIDOS DE PASAJEROS Y SERVICIOS S.A. (ETUPSSA)
14	A21A	HUASACACHE-LAS PEÑAS-CIUDAD MI TRABAJO-CERCADO Y VICEVERSA	EA010	EMPRESA DE TRANSPORTISTAS UNIDOS DE PASAJEROS Y SERVICIOS S.A. (ETUPSSA)
15	A21B	HUNTER -BELLAPAMPA - CERCADO Y VICEVERSA	EA010	EMPRESA DE TRANSPORTISTAS UNIDOS DE PASAJEROS Y SERVICIOS S.A. (ETUPSSA)
16	A023A	LA CAMPIÑA -CERCADO Y VICEVERSA	EA018	EMP.TRANSP. NUESTRA SEÑORA VIRGEN DE LOS REMEDIOS DE SOCABAYA SA.
17	A024A	SOCABAYA -CERCADO - CERRO COLORADO Y VICEVERSA	EA018	EMP.TRANSP. NUESTRA SEÑORA VIRGEN DE LOS REMEDIOS DE SOCABAYA S.A..
18	A018	4 DE OCTUBRE - CERCADO Y VICEVERSA	EA023	EMP.TRANSP. COTASPA S.A. (COTASPA S.A.)
19	A026	VILLA GOLF - 4 DE OCTUBRE - CERCADO Y VICEVERSA	EA023	EMP.TRANSP. COTASPA S.A. (COTASPA S.A.)
20	A028	CIUDAD MI TRABAJO - CERCADO -ALTO LIBERTAD Y VICEVERSA	EA023	EMP.TRANSP. COTASPA S.A. (COTASPA S.A.)
21	A029A	J.P.V.G.-YANAHUARA- LOS CRISTALES Y VICEVERSA	EA023	EMP.TRANSP. COTASPA S.A. (COTASPA S.A.)
22	A43A	4 DE OCTUBRE - CERCADO Y VICEVERSA	EA023	EMP.TRANSP. COTASPA S.A. (COTASPA S.A.)
23	A41A	SIMON BOLIVAR-CERCADO Y VICEVERSA	EA041	EMP.TRANSP. Y SERV.MULT.CAMPANO VELARDE Y CIA. S.A.
24	A41B	SIMON BOLIVAR-CERCADO Y VICEVERSA	EA041	EMP.TRANSP. Y SERV.MULT.CAMPANO VELARDE Y CIA. S.A.
25	C010	LAS BEGONIAS-CERCADO-TERMINAL TERRESTRE Y VICEVERSA	EC014	EMP.TRANSP. Y TURISMO LAS BEGONIAS 1 S.A.
26	A021	4 DE OCTUBRE- J.C.MARIATEGUI-CERCADO Y VICEVERSA	EC051	EMP.TRANSP. Y SERVICIOS MULTIPLES SEÑOR DE LUREN S.A.
27	PE02	A.A.H.H. HORACIO ZEBALLOS GAMEZ - A. A. CACERES - AV. EJERCITO - SENASA(ANTES DEL	EE009	EMP.TRANSP. Y SERV. MULT. LOS ANGELES DE CIUDAD DE DIOS S.A.

		PUENTE AÑAHUAYCO) Y VICEVERSA		
28	L002A	LA PALIZADA - CERCADO Y VICEVERSA	EL003	EMP.TRANSP. DE SERVICIO RAPIDO EL CORRECAMINO S.A.
29	A040	SIMON BOLIVAR/LA CAMPIÑA - CERCADO Y VICEVERSA	PE005	EMPRESA DE TRANSPORTES UNION LIBERTAD S.A.C. ETULSAC
30	A47A	SIMON BOLIVAR - CERCADO Y VICEVERSA	PE005	EMPRESA DE TRANSPORTES UNION LIBERTAD S.A.C. ETULSAC
31	A47B	SIMON BOLIVAR - CERCADO Y VICEVERSA	PE005	EMPRESA DE TRANSPORTES UNION LIBERTAD S.A.C. ETULSAC

UNIDAD DE NEGOCIO: 10

HUNTER-SACHACA

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	C014A	MONTERREY - CERCADO - UMACOLLO Y VICEVERSA	EC016	EMP.TRANSPORTES Y SERVICIOS HEROES DEL CENEP A MONTERREY "A" SA.
2	P024	HUNTER -CERCADO -SANTA ROSA Y VICEVERSA	EC020	CORPORACION PALERMO AUTOMOTORES S. A. (CORPORACION PALERMO S.A.)
3	P048	AH. CRL. ARIAS ARAGUEZ - CERCADO Y VICEVERSA	EC020	CORPORACION PALERMO AUTOMOTORES S. A. (CORPORACION PALERMO S.A.)
4	PE39	RUTA CAYMA-HUNTER	EC020	CORPORACION PALERMO AUTOMOTORES S. A. (CORPORACION PALERMO S.A.)
5	PE30	CONGATA-HUAYCO- AREQUIPA	EC033	EMP.TRANSP. C.O.T.U.M. SOCIEDAD ANONIMA
6	PE39	RUTA CAYMA-HUNTER	EE019	EMP.TRANSP. LOS PIONEROS
7	PE39	RUTA CAYMA-HUNTER	EE026	EMP.TRANSPORTES FLORIAN S.A.
8	P002C	ALTO ALIANZA-HUNTER- CERCADO-P.J. CIUDAD BLANCA Y VICEVERSA	EP004	EMP.TRANSP. ORIOL S.A.
9	P003	AREQUIPA-UPIS PARQUE SOL Y LUNA-HUNTER-A. A. CACERES C. BLANCA	EP004	EMP.TRANSP. ORIOL S.A.
10	P005	HUNTER-CERCADO J.L. BUSTAMANTE Y RIVERO- AVELINO CACERES Y VICEVERSA	EP004	EMP.TRANSP. ORIOL S.A.
11	P040	HUNTER -CERCADO Y VICERVERSA	EP011	EMP.TRANSP. Y SERV. MULTIPLES LA DORADA S.A.
12	P014	HUNTER-BELLAVISTA- CERCADO Y VICEVERSA	EP012	EMP.TRANSP. BELLA VISTA COMBI EXPRESS S.C.R.LTDA.
13	P021	HUAYCO -AREQUIPA Y VICEVERSA	EP018	EMP.TRANSP. EL CARMEN S.A.
14	P54F	AREQUIPA -CERRO VERDE Y VICEVERSA	EP018	EMP.TRANSP. EL CARMEN S.A.

15	P013	LA MANSION -HUNTER- ANDRES A. CACERES Y VICEVERSA	EP049	EMP.TRANSP. LOS ANGELES DORADOS DE HUNTER S.A.
16	P48A	AH. CORONEL ARIAS ARAGUEZ-HUNTER- CERCADO Y VICEVERSA	EP049	EMP.TRANSP. LOS ANGELES DORADOS DE HUNTER S.A.
17	U002A	TINGO-SACHACA-CERCADO Y VICEVERSA	SIN OPERADOR	
18	U03A	URB. EL PALACIO 1ERA ETAPA - CERCADO Y VICEVERSA	EU003	EMP.TRANSP. PRIMAVERA-TAHUAYCANI S.A.
19	U03B	PRIMAVERA - CERCADO Y VICEVERSA	EU003	EMP.TRANSP. PRIMAVERA-TAHUAYCANI S.A.
20	U03C	URB. CERRO LA APARECIDA LA DORADA - SACHACA	EU003	EMP.TRANSP. PRIMAVERA-TAHUAYCANI S.A.
21	PE39	RUTA CAYMA-HUNTER	PE001	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS DIVINO AMANECER S.A. (EMTRASDIA S.A.)
22	U003	VILLA DEL TRIUNFO - CERCADO Y VICEVERSA	PE002	TRANSPORTES AMARU SOCIEDAD ANONIMA (AMARU S.A)
23	U004	TIABAYA-HURANGUILLO- PAMPA DE CAMARONES CERCADO Y VICEVERSA	PE002	TRANSPORTES AMARU SOCIEDAD ANONIMA (AMARU S.A)
24	P022	HUNTER -CERCADO - CIUDAD MUNICIPAL Y VICEVERSA	PE022	CONSORCIO EMPRESARIAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE AREQUIPA S.A. CETTAR S.A.
25	P011A	PAMPAS DEL CUZCO - CERCADO Y VICEVERSA	PE027	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS DE HUNTER S.A. ETUNHSA
26	P012A	PAMPAS DEL CUZCO - CERCADO -RIO SECO Y VICEVERSA	PE027	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS DE HUNTER S.A. ETUNHSA
27	P031A	P.J. 13 DE AGOSTO- HUNTER-CERCADO Y VICEVERSA	PE027	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS DE HUNTER S.A. ETUNHSA
28	P008	PAMPAS NUEVAS - TIABAYA - CERCADO Y VICEVERSA	PE035	N&C EMPRESA DE TRANSPORTES TIABAYA S.A.
29	P009	TIO GRANDE - PAMPAS NUEVAS - TIABAYA- AV. EJERCITO - MIRAFLORES	PE035	N&C EMPRESA DE TRANSPORTES TIABAYA S.A.
30	P010	PATASAGUA -TIABAYA - CERCADO Y VICEVERSA	PE035	N&C EMPRESA DE TRANSPORTES TIABAYA S.A.
31	P036	LOS PERALES -TIABAYA - CERCADO Y VICEVERSA	PE035	N&C EMPRESA DE TRANSPORTES TIABAYA S.A.
32	P19A	TIABAYA -TERMINAL TERRESTRE -CERCADO - URB. CALIFORNIA Y VICEVERSA	PE035	N&C EMPRESA DE TRANSPORTES TIABAYA S.A.
33	P19B	TIABAYA -CERCADO Y VICEVERSA	PE035	N&C EMPRESA DE TRANSPORTES TIABAYA S.A.
34	U003	VILLA DEL TRIUNFO - CERCADO Y VICEVERSA	PE048	EMPRESA DE TRANSPORTES PAUCARPATA SOCIEDAD ANONIMA EMTRANPA S.A.
35	U004	TIABAYA-HURANGUILLO- PAMPA DE CAMARONES CERCADO Y VICEVERSA	PE048	EMPRESA DE TRANSPORTES PAUCARPATA SOCIEDAD ANONIMA EMTRANPA S.A.

36	P038	HUNTER-CERCADO- MIRAFLORES Y VICEVERSA	PE054	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS ANGELES VILLALBA S.A.
37	PE39	RUTA CAYMA-HUNTER	PE064	CONSORCIO AQP

UNIDAD DE NEGOCIO: 11

PACHACUTEC

Nro.	Código Ruta	COBERTURA	Código Empresa	Empresa
1	C027	MONTERREY -CERCADO - PACHACUTEC Y ENVOLVENTE	EC033	EMP.TRANSF. C.O.T.U.M. SOCIEDAD ANONIMA
2	C028	MONTERREY -CERCADO - PACHACUTEC Y ENVOLVENTE	EC033	EMP.TRANSF. C.O.T.U.M. SOCIEDAD ANONIMA
3	E06A	ALTO LIBERTAD - CERCADO Y VICEVERSA	SIN OPERADOR	
4	E014	ALTO LIBERTAD - CERCADO Y VICEVERSA	EE013	EMP.TRANSF. DE SERV. MULT. SEÑOR DE LAMPAS S.A. TRANSLAMPAS
5	E015	ALTO LIBERTAD - CERCADO(VENEZUELA) Y VICEVERSA	EE013	EMP.TRANSF. DE SERV. MULT. SEÑOR DE LAMPAS S.A. TRANSLAMPAS
6	E018A	ALTO LIBERTAD - CERCADO Y VICEVERSA	EE013	EMP.TRANSF. DE SERV. MULT. SEÑOR DE LAMPAS S.A. TRANSLAMPAS
7	P018	SEMI RURAL PACHACUTEC - CERCADO Y VICEVERSA	EP015	EMP.TRANSF. MADARIAGA
8	P016A	SEMI RURAL PACHACUTEC - TERMINAL TERRESTRE - CERCADO Y VICEVERSA	PE006	EMPRESA DE SERVICIOS MULTIPLES Y TRANSPORTES PAIS S.A. (ESM TRANSPAIS S.A.)
9	P017	SEMI RURAL PACHACUTEC - CERCADO -ALTO JESUS Y VICEVERSA	PE006	EMPRESA DE SERVICIOS MULTIPLES Y TRANSPORTES PAIS S.A. (ESM TRANSPAIS S.A.)

97. En la Valorización de la Propuesta Técnica, observamos los porcentajes establecidos para los puntajes; solicitando e modifique el rango, el primer año de 30 a 50% por renovación de flota.

✓ **El segundo año de 40 a 60%**

✓ **El tercer año de 50 a 70%**

✓ **El cuarto año de 60 a 80%**

✓ **Y el quinto año el 100%**

Y de acuerdo a estos valores se asignen los puntajes.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

98. Observamos la Cláusula 92 del Proyecto del Contrato, ya que se vienen requiriendo la adquisición de diversos seguros, como Seguros de Riesgos Laborales, Seguro de Todo riesgo contra daños a los bienes

adscritos a la concesión; Seguro de Responsabilidad Civil, entre otros. Considerando que resultan excesivos, costosos e innecesarios, ya que a la fecha las unidades vienen circulando con SOAT o AFOCAT, conforme a la normatividad de la materia.

ABSOLUCIÓN:

Ceñirse a las bases.

99. Observamos el Proyecto de Contrato, en el rubro Penalidades en la Operatividad del Vehículo, ya que consideramos excesiva la penalidad impuesta de ½ UIT por "operar con sillas rotas, rasgadas o sin fijación al piso", solicitando se le excluya como penalidad, por cuanto en la prestación del servicio escapa de la responsabilidad directa del concesionario, estos hechos, ya que generalmente son producto del actuar de los pasajeros, y de manera inmediata o por su comisión comúnmente no es posible su inmediata reparación.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar

TITULO X

PENALIDADES

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:

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Penalidad
Operación durante tres (3) periodos consecutivos en Nivel de Servicio "E"	5 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	0.2 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.	0.2 UITs
Operar con luces apagadas en horario nocturno	0.5 UITs
Operar con defectos en las luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación, frenado o internas.	0.5 UITs
Operar con sillas rotas, rasgadas o con falta de fijación al piso. En un segundo reporte al vehículo.	0.1 UITs
Operar con ventanas rotas En un segundo reporte al vehículo.	0.5 UITs
Operar con la sección de los pasamanos desprendidos, flojos o con astillas cortantes. En un segundo reporte al vehículo.	0.2 UITs
Operar un vehículo desaseado en su exterior o interior.	0.1 UITs
Carecer de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los paneles de información de rutas al interior del vehículo.	0.1 UITs
Carecer de extintores especificados en los patios de mantenimiento y vehículos; que carezcan de carga o se encuentren vencidos.	2 UITs
Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros, ya sea	0.5 UITs

por daño o incorrecto uso. En un segundo reporte al vehículo.	
Alteración de las dimensiones y características de los implementos del vehículo.	1 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.	2 UITs
Violar o alterar sin autorización de EL CONCEDENTE, el funcionamiento del sistema de control y recaudo o cualquiera de sus componentes.	5 UITs
Incumplimiento del horario asignado con una diferencia mayor a dos minutos.	0.1 UITs
Maltrato o falta de respeto a los usuarios o personal de EL CONCEDENTE.	0.5 UITs
Insuficiencia de personal para garantizar la operación normal.	1 UITs
No parar en una estación o paradero establecidos en el itinerario de operación sin autorización previa de EL CONCEDENTE.	0.5 UITs
Alterar el recorrido de un servicio sin previa autorización o instrucción de EL CONCEDENTE.	1 UITs
Operar en horarios o servicios no autorizados por EL CONCEDENTE o su delegación a operador diferente sin previa autorización.	1 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.	0.1 UITs
Incumplimiento de cualquier punto del reglamento de operaciones que no esté establecido en esta tabla.	0.5 UITs
Incumplimiento del suministro del vehículo de servicio al turno establecido.	0.5 UITs
Recoger o dejar pasajeros en puntos de la vía diferentes a los paraderos de estaciones.	0.1 UITs
Incurrir en fraude al sistema de recaudo.	5 UITs
Incumplir con el plan de mantenimiento preventivo y correctivo a los vehículos.	1 UITs
Falta de limpieza diaria de las oficinas, patios y talleres.	0.5 UITs
Falta de mantenimiento preventivo y correctivo de los bienes y áreas entregados al operador.	1 UITs
Infracciones a otras obligaciones contractuales.	1 UITs
Falta del conductor al horario asignado.	0.25 UITs
Tardanza del conductor al horario asignado.	0.1 UITs
Incumplimiento del conductor a las disposiciones impartidas por EL CONCEDENTE en relación al despacho de vehículos.	0.1UITs
Conductor sin documentos reglamentarios	2 UITs
Atentar contra la seguridad de los servicios, los pasajeros, terceros y personal involucrado en la prestación de los mismos.	5 UITs
Alteración de la operación del servicio por parte del operador de transporte atentando la calidad del mismo.	1 UITs
Dejar abandonado el vehículo en la vía sin previa autorización de EL CONCEDENTE.	3 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.	5 UITs
Operar vehículos con daños o desperfectos en ruta. En un segundo reporte al vehículo.	2 UITs
Desacato del operador a las instrucciones impartidas por EL CONCEDENTE.	1 UITs
Ocasionar accidentes de tránsito; sin tomar en cuenta la responsabilidad.	1 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.