



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

CIRCULAR Nº 027-2013-MPA-CE

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y/U OBSERVACIONES

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

➤ **RESPECTO A LAS BASES DE LICITACIÓN**

1. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

Al respecto, el Comité Especial deberá considerar que existen muchos casos en que los operadores de transporte con el objeto de capitalizar su inversión y de renovación de su unidad, vienen vendiendo sus unidades antiguas para de obtener unidades que cumplan con los requisitos de acceso al servicio de transporte regular de personas, existiendo un periodo de tiempo en el que no poseerán una unidad vehicular, para lo cual la Municipalidad Provincial NO SOLO debe acreditar la flota en base a los vehículos con permiso, esto es que no solo se base en placas, si no que acepte la posibilidad de acreditarnos en base a placas y/o permisos (autorizaciones anteriores o cupos).

ABSOLUCIÓN:

Las unidades que acreditaran los postores para el proceso de licitación deberán ser unidades que hayan prestado servicio público de pasajeros en la modalidad de transporte regular de personas y que se hayan encontrado debidamente autorizadas por la Municipalidad Provincial de Arequipa a pesar de que a la fecha esta autorización se encuentre vencida.

2. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

En el caso que el Comprobante original de pago del derecho de participación, se haya perdido involuntariamente y/o haya sido hurtado o robado. Podría ser Reemplazado con una Copia Certificada del comprobante de pago de derecho de participante, emitida por la Sub Gerencia de Control y Recaudación y/o dicho Requisito podría ser Reemplazado por un Listado de Participantes que sea emitido de Oficio por la Sub Gerencia de Control y Recaudación, debidamente certificada por el presidente del Comité Especial.

ABSOLUCIÓN:

El Comité Especial acuerda que podrá recibir las copias fedateadas, legalizadas o que revistan originalidad de acuerdo al procedimiento que para este efecto tenga la MPA y podrá en cualquier momento verificar la veracidad del documento con el área correspondiente.

No corresponde a ningún miembro de este Comité Especial o su equipo técnico certificar, fedatear o dar fe de la legalidad o no de documento alguno presentado por los señores postores.

3. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

No en vano, los diversos procesos que se han llevado a cabo en América Latina, han establecido una fecha límite para considerar la participación de los propietarios de unidades vehiculares en estos procesos.

Se solicita por lo tanto de manera respetuosa, que los Formularios No. 17 que ya se encuentran firmados, sean considerados válidos.

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el acápite b del numeral 21.2 de las bases de licitación quedando como sigue:

b) Las empresas postoras o consorcios postores deberán acreditar la participación de transportistas locales, para lo cual presentaran el registro del SISTRAN de la MPA y copia de las tarjetas de propiedad de las unidades vehiculares que vienen prestando el servicio de transporte, la MPA verificara que a la fecha de firma de esos registros y/o acreditaciones se hayan encontrado vigentes en SISTRAN y que no deberán de repetirse en otras propuestas, quedando como válida la más antigua.

4. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al Comité, no incrementar el número de unidades equivalente, que tal como está previsto el sistema empezara a funcionar con un 85% de la flota total programada. Es decir, que se tiene un nivel de incertidumbre del 15%. Por lo tanto lo más saludable para el sistema y para los consorcios que se están constituyendo es no aumentar el nivel de exigencia de los requisitos habilitantes. Por

el contrario estos deberían suavizarse para lograr un mayor número de proponentes en las diversas unidades de negocio.

A lo anterior, se puede sumar el proceso de apatía de los actuales transportistas para participar en la Licitación. Así las cosas, se debería establecer un mínimo de participación de los transportistas locales a cada proponente, para obtener requisito habilitante y de ahí en adelante asignar el puntaje.

ABSOLUCIÓN:

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

5. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Dado que el Anexo 7, prevé el inicio de operación con el 85% de la flota requerida. ¿El requisito habilitante del 2% en una cuenta de Canalización de Flujos se estimara sobre este 85% o sobre el 100% de la flota total requerida? Se solicita de manera respetuosa al comité que tal exigencia se haga sobre el estimativo del 40% o más que se solicita de flota inicial. De esta forma, se amplía las posibilidades de ingresos a proceso de licitación para aquellos consorcios que están considerando su participación.

Si bien es cierto el Comité ya se pronunció sobre el tema se pide mayor claridad al respecto.

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el acápite f del numeral 21.2 de las bases de licitación quedando como sigue:

“Contrato de fideicomiso de inversión o Contrato de canalización de flujos (con cláusulas de canalización específica y resolución) por un total del 2% de la inversión propuesta de acuerdo al formulario Nro. 16, siendo esta la considerada para la flota a renovar en el primer año, siempre que esta sea flota por adquirir”.

- Se procede a modificar el numeral 17.3 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales las bases de licitación quedando como sigue:

“Contrato de fideicomiso de inversión o Contrato de Canalización de Flujos que celebrarán los integrantes del consorcio por un monto del 5% de la inversión propuesta de acuerdo al formulario Nro. 16 para la renovación de buses, siendo esta la considerada para la flota a renovar en el primer año. Y el compromiso de incrementar el capital de inversión hasta por lo menos 10% de inversión propuesta para la renovación de buses dentro de los doce meses contados a partir de la firma del contrato”.

- Se procede a modificar el numeral 17.3 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias las bases de licitación quedando como sigue:

“Contrato de fideicomiso de inversión o Contrato de Canalización de Flujos que celebrarán los integrantes del consorcio por un monto del 5% de la inversión propuesta de acuerdo al formulario Nro. 16 para la renovación de buses, siendo esta la considerada para la flota a renovar en el primer año. Y el compromiso de incrementar el capital de inversión hasta por lo menos 10% de inversión propuesta para la renovación de buses dentro de los doce meses contados a partir de la firma del contrato”.

6. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

¿Cómo está prevista la etapa de transición del 85% de la flota requerida al 100% de la misma, será gradual, obedecerá al comportamiento de la demanda? Se solicita de manera respetuosa que esta se incremente dependiendo del comportamiento de la demanda. Vincular los niveles de flota exigidos en las bases de la Licitación, sin aun tener una constatación de las cifras de la demanda, podría generar pérdidas importantes para el operador, por concepto de lucro cesante.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión

7. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

¿Frecuencias como la prevista en el Anexo 7, flota al 85%, para la Ruta A13 de 75,21 minutos en la pico y de 188 minutos en la hora valle, no predisponen al usuario a una mala calificación del servicio? Este es solo un referente de varios casos que podrían considerarse con frecuencias en un intervalo de minutos alto.

La reflexión que invitamos a realizar es, si frecuencias tan amplias ameritan la asignación de una ruta y por ende la consecución de equipos por parte del operador.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el Anexo N° 7 de las bases de licitación conforme se aprecia en el anexo N° 1 del presente documento.

8. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

Si bien es cierto el Comité ya se ha pronunciado sobre en cabeza de quien estaría la responsabilidad y administración de estas rutas. Es fundamental poder dimensionare le tamaño de dicho servicio y el impacto que en términos de inversiones y rentabilidad tendrá sobre el operador. Razón por la cual se requiere conocer de la demanda, cantidad y tipo de flota a prestar el servicio y todo el diseño operacional de las rutas.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral 1.2 del anexo Nro. 9 de las bases de licitación quedando como sigue:

“1. 2 Definición de rutas Subalimentadoras:

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

9. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita respetuosamente sea considerado el puntaje que se está estableciendo para la propuesta económica o en su defecto reducir el rango del valor referenciable de costo por kilómetro que actualmente se encuentra en el 85% y el 100%. El análisis financiero de las bases presentadas muestra un negocio que inclusive en el 100% de la tarifa por kilómetro es muy riesgoso desde el punto de vista financiero y por ende generar alternativas para presentar propuestas con reducciones del 15% de la tarifa, harían que el negocio no fuera viable financieramente desde ningún punto de vista. El ente Gestor debe procurar que el negocio sea viable en todos los escenarios para evitar que lleguen proponentes que hagan ofertas artificialmente bajas para ganarse la licitación y luego buscar esquemas de demandas de equilibrio económico para poder volver viable su negocio. Con bases en lo anterior se recomienda que este rango sea como máximo entre el 95% y el 100%.

Consideramos de vital importancia la salud financiera de los diferentes operadores del sistema y una reducción hasta del 15% en sus ingresos podrían dar al traste con su viabilidad financiera. No debe dársele un rango tan amplio a la posibilidad de realizar las ofertas.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral 24.2.1 de las bases de licitación quedando como sigue:

24.2 CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA ECONOMICA - SOBRE 3

24.2.1 PARA TODAS LAS UNIDADES DE NEGOCIO

FACTOR DE CALIFICACIÓN	PROPUESTA ECONÓMICA	VALORACIÓN	PUNTAJE	
			MIN.	MAX.
Costo por kilómetro	Costo por kilómetro recorrido Valor Referencial máximo 100%, puntuable hasta el 90%.	Puntaje	0	100

Oferta de factor porcentual de pago por kilómetro Recorrido

A partir de la propuesta económica ofrecida por el licitante para el valor de pago por cada kilómetro recorrido por tipo de unidad vehicular, se valorará la propuesta asignándole un puntaje que podrá ser máximo de 100 puntos, el cual será calculado bajo la siguiente fórmula:

$$PKm_j = 1 - \left(\frac{\% Valor Ofrecido_{ij} - \% Valor Minimo_{ij}}{\% Valor Maximo_{ij} - \% Valor Minimo_{ij}} \right) \times 100$$

$$PKm_j = 1 - \left(\frac{Valor Ofrecido_{ij} - 90\%_{ij}}{100\%_{ij} - 90\%_{ij}} \right) \times 100$$

Donde:

PKm_{ij} = Puntuación por costo de kilometro por tipo de unidad vehicular por unidad de negocio.

$\% Valor ofrecido_{ij}$ = Costo por kilómetro licitado por el postor i equivalente en % al valor referencial por tipo de vehículo y por unidad de negocio.

$\% Valor Minimo_{ij}$ = Costo por kilómetro mínimo por tipo de vehículo del rango equivalente al 90%

$\% Valor Maximo_{ij}$ = Costo por kilómetro máximo por tipo de vehículo del rango equivalente al 100%

El puntaje máximo que es posible obtener será de 100 puntos, sin requerirse un puntaje mínimo para la elegibilidad de la propuesta. Sin embargo, en los casos en los que el costo por kilómetro incorporado por el postor en su oferta económica se encuentre por fuera de los límites establecidos, la propuesta será calificada como NO ELEGIBLE.

10. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Se solicita de manera respetuosa al Comité Especial, que considere la posibilidad de entregar en los Contratos de Operación Troncal una parte de las rutas alimentadoras, con énfasis en aquellas que lleguen a los dos portales de la troncal, tanto al norte como al sur.

Lo anterior basados en la experiencia que demuestra una mayor eficiencia operacional en la flota alimentadora, cuando la misma está en cabeza del operador de la troncal. De igual manera se podrían obtener mejoras importantes en la rentabilidad de algunas unidades de negocio, al lograr eficiencias en los gastos de administración.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar el artículo 13 de la Ordenanza Municipal 640-MPA que fuera modificado con Ordenanza 691-MPA; en la que se contempla que la forma de acceder al Sistema Integrado de Transporte es mediante proceso de licitación.

➤ **RESPECTO AL CONTRATO DE RUTAS TRONCALES**

11. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 01 numeral 1.2. del contrato:

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

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

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

Se realizaran las coordinaciones respectivas con el Comité Especial del Componente Tecnológico; a efectos de asegurar puntos de recarga en el 100% del horario de la operación de buses.

12. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 09 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a la modificación planteada quedando la cláusula Nro. 9 del contrato de concesión de la operación de las rutas troncales como sigue:

“CLAUSULA 09: DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL CONCEDENTE

Para efectos del presente contrato EL CONCEDENTE en cualquier etapa del proceso podrá delegar sus derechos, obligaciones y facultades contenidas en el presente contrato a SITRANSPORTE quien representará 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; 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”.

- Se procede a la modificación planteada quedando la cláusula Nro. 9 del contrato de concesión de la operación de las rutas complementarias como sigue:

CLAUSULA 09: DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL CONCEDENTE

Para efectos del presente contrato EL CONCEDENTE en cualquier etapa del proceso podrá delegar sus derechos, obligaciones y facultades contenidas en el presente

contrato a SITRANSPORTE quien representará 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; 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”.

13. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 12 numeral 12.8 del contrato:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 12.7 del contrato concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

12.7 “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 considerando los plazos establecidos en el numeral 13.3.

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”.

14. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 56 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

“CLÁUSULA 56 INDICADORES DE DESEMPEÑO

La operación desarrollada por el CONCESIONARIO deberá cumplir con los indicadores de desempeño por regularidad, puntualidad, operación, accidentalidad, penalidades, quejas de los usuarios, aseo y estado de la infraestructura a su cargo, aseo y estado de los autobuses, aseo y estado de los equipos a bordo, niveles de contaminación ambiental, manejo ambiental, fallas mecánicas, contravención a las normas de tránsito, y otros que EL CONCEDENTE definirá para el cumplimiento del presente Contrato de Concesión. Estos indicadores establecerán estándares mínimos respecto de la calidad del servicio prestado y permiten distribuir la cuenta correspondiente del Fondo de Niveles de Servicio. Los indicadores de desempeño se encontrarán detallados en los manuales que expida EL CONCEDENTE en coordinación con la Junta de Operadores; teniendo en consideración las normas aplicables, las bases de licitación y el presente Contrato”.

15. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 17 numeral 1.2 del contrato:

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

Este tipo de proyectos, dadas sus connotaciones de largo plazo no están exentos de eventualidades que en determinados momentos, afecte la estructura societaria de las

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe acogerse al contrato de concesión y a las bases de licitación y deberá considerar el numeral 17.1.5 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales; el mismo que se procede a modificar como sigue:

17.1.5 Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones que representen el porcentaje correspondiente a la Participación Mínima del(los) Socio(s) o consorciados de la oferta ganadora a favor de terceros hasta que venza el cuarto año contado a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación efectiva; dentro de esta restricción podrán establecerse reglas de incremento o reducción de porcentaje de participación accionaria en la empresa del CONCESIONARIO hasta los catorce meses contados a partir de la firma del contrato; concluido este plazo permanecerán inamovibles los porcentajes de participación hasta el cuarto año antes mencionado.

El incremento o reducción de porcentaje de participación accionaria en la empresa del CONCESIONARIO durante los primeros catorce meses se podrán realizar bajo las siguientes reglas de preferencia:

- a) Incremento de participación accionaria de un socio local integrante de la empresa del CONCESIONARIO.
- b) Incremento de participación accionaria de un socio extranjero de la empresa del CONCESIONARIO.

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

- Se procede a modificar el numeral 17.1.5 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

17.1.5 Una restricción a la libre transferencia, disposición o gravamen de las acciones o participaciones que representen el porcentaje correspondiente a la Participación Mínima del(los) Socio(s) o consorciados de la oferta ganadora a favor de terceros

hasta que venza el cuarto año contado a partir de la fecha de inicio de la etapa de operación efectiva; dentro de esta restricción podrán establecerse reglas de incremento o reducción de porcentaje de participación accionaria en la empresa del CONCESIONARIO hasta los catorce meses contados a partir de la firma del contrato; concluido este plazo permanecerán inamovibles los porcentajes de participación hasta el cuarto año antes mencionado.

El incremento o reducción de porcentaje de participación accionaria en la empresa del CONCESIONARIO durante los primeros catorce meses se podrán realizar bajo las siguientes reglas de preferencia:

- a) Incremento de participación accionaria de un socio local integrante de la empresa del CONCESIONARIO.
- b) Incremento de participación accionaria de un socio extranjero de la empresa del CONCESIONARIO.

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

16. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.2 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.1.2 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

“20.1.2. EL CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y cualquier otro dato con relación a sus actividades y operaciones a requerimiento sustentado del CONCEDENTE”.

17. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.3 del contrato:

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

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

requerimientos realizados por EL CONCEDENTE o sus respuestas no fueran satisfactorias a criterio de ELCONCEDENTE”.

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.1.3 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

“20.1.3 EL CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran EL CONCEDENTE con el fin de vigilar, supervisar, fiscalizar y hacer valer los términos de este Contrato conforme a las leyes aplicables; solo si, no ha contestado a un requerimiento realizado o sus respuestas no fueran satisfactorias a criterio de EL CONCEDENTE”.

18. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 2.19 del contrato:

“Asumir, a su costo y bajo su responsabilidad, el pago de los ingresos dejados de percibir por el Sistema Integrado de Transporte (SIT), respecto al número de viajes que cada unidad vehicular hayan ocasionado perjuicios al Sistema y que han sido detectados por el Centro de Control”.

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.2.19 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

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

19. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 4 del contrato:

“OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD:”.

De manera respetuosa se solicita que la explotación de la publicidad en los buses este a cargo del CONCESIONARIO en el 100% pues en efecto la flota es propiedad

exclusiva del concesionario, es válido que la publicidad en la infraestructura esté en cabeza de EL CONCEDENTE en cuanto se trata de inversión pública.

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.4 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

20.4 OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD:

20.4.1 La publicidad en las unidades vehiculares que forma parte del Sistema Integrado de Transporte será explotada por EL CONCESIONARIO al 100% y tendrá derecho a sus beneficios económicos, debiendo EL CONCESIONARIO tomar las medidas necesarias para que dicha publicidad no afecte la moral, las buenas costumbres o la normativa nacional y local, reservándose el CONCEDENTE la posibilidad de observar la pauta.

20.4.2 El área materia de explotación publicitaria en los buses será previamente consultada a EL CONCEDENTE quien dará su aprobación o no; sin perjuicio del derecho de iniciativa o propuesta que corresponde a EL CONCEDENTE en materia publicitaria. Para estos efectos EL CONCESIONARIO se obliga a:

20.4.2.1 Otorgar las facilidades necesarias para la utilización publicitaria del Sistema Integrado de Transporte SIT, proveer el área requerida y establecida en los buses y/o en la infraestructura entregada para su administración, autorizada por EL CONCEDENTE.

20.4.2.2 Mantener en perfecto estado físico y/o de apariencia, la publicidad y los equipos de publicidad dispuestos en las unidades vehiculares, bajo responsabilidad.

20.4.2.6 Permitir sin restricción alguna a EL CONCEDENTE, la instalación de la "información sobre el sistema" que este estime sea necesaria para la orientación y uso de parte de los usuarios (horarios, paradas a lo largo de la ruta, logo del sistema, pantallas informativas etc.)

20.4.3 La publicidad en las terminales, estaciones y demás infraestructura del Sistema Integrado de Transporte corresponderá el 100% a EL CONCEDENTE; debiendo el CONCESIONARIO evitar daños en las mismas en el ejercicio de la operación; caso en el cual se harán cargo de la reparación o resarcir el daño ocasionado.

- Se procede a modificar el numeral 22.10 de la cláusula 22 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

22.10 Aprobar y controlar por sí mismo o a través de terceros, las actividades relacionadas con la explotación de la publicidad en las unidades vehiculares que conforman la flota de EL CONCESIONARIO; así como gestionar la publicidad dentro de la infraestructura del sistema Integrado de Transporte (SIT).

- Se procede a modificar el numeral 22.11 de la cláusula 22 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

22.11 Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 4% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte. 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.

- Se procede a modificar el numeral 137.2 de la cláusula 137 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

137.2 En el caso de publicidad en las unidades vehiculares que conformen la flota del CONCESIONARIO, en cualquier momento durante el plazo del presente contrato, se le reconocerá el cien por ciento (100%) de los beneficios económicos derivados de la explotación publicitaria dentro de dichas unidades vehiculares.; quedando claro que EL CONCEDENTE deberá de verificar dicha publicidad antes de su publicación para evitar que tenga contenidos contra la moral y las buenas costumbres.

20. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.11 del contrato:

“Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 3.5% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte. Así como el 100% de los ingresos generados por negocios colaterales, los provenientes de las penalidades y sanciones impartidas; el 50% de la publicidad realizada en los autobuses y el 100% de la publicidad que se realice en las terminales y estaciones del sistema”.

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar la respuesta a la consulta 19.

21. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

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

22. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 35 numeral 35.2 del contrato:

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

Esta cláusula podría afectar el equilibrio económico del CONCESIONARIO.

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 35.2 de la cláusula 35 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

35.2 EL CONCEDENTE podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos y financieros. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO. Asimismo la Junta de Operadores deberá de realizar los ajustes correspondientes para restablecer el equilibrio financiero.

23. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 37 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 37 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

“CLÁUSULA 37: VARIACION DE LA TIPOLOGIA DE LOS AUTOBUSES

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

24. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 39 del contrato:

“Será requisito indispensable para la autorización de la vinculación de cada autobús, que el CONCESIONARIO deje sin efecto los permisos SISTRAN de tantas unidades como flota equivalente haya presentado por cada unidad 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. Más aún, si se tiene previsto un fondo para tal, como lo describen las bases de la presente licitación.

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 39 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

“CLÁUSULA 39: REDUCCIÓN DE OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

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 articulada en su propuesta a la licitación pública que dio origen al presente contrato. Lo cual deberá acreditarse de manera oficial y concreta mediante certificación de la Gerencia de Transporte Urbano y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Arequipa; de igual forma se compromete a retirar de circulación dichas unidades.

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

25. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 41 del contrato:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el primer párrafo de la cláusula 41 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

CLÁUSULA 41 MODIFICACIONES EN EL TAMAÑO DE LA FLOTA DE OPERACIÓN DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN EFECTIVA

El CONCESIONARIO deberá modificar el número de autobuses vinculados a la operación efectiva cuando EL CONCEDENTE lo considere conveniente según las necesidades de demanda y para brindar al usuario un determinado nivel de servicio, basándose en estudios técnicos, financieros y en los datos suministrados por el Concesionario del Componente Tecnológico. Estas exigencias se realizarán mediante comunicación escrita dirigida al CONCESIONARIO. Asimismo la Junta de Operadores deberá de realizar los ajustes correspondientes para restablecer el equilibrio financiero. (...)

26. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 41 numeral 41.2 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta anterior.

27. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 45 numeral 3 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Se procede a eliminar el numeral 45.3 del contrato para la operación de rutas troncales.

28. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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 la cláusula 53 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

“CLÁUSULA 53 CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE SERVICIOS DE OPERACIÓN

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 a causa del CONCESIONARIO y así determinado por el CONCEDENTE 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”.

29. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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 SITRANSPORTE, en este aparte del contrato.

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 57.1 de la cláusula 57 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

57.1 “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, y requerir datos, 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; previo sustento técnico legal”.

- Se procede a modificar el primer párrafo de la cláusula 55 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

“CLÁUSULA 55: INTERVENTORÍA Y CONTROL DEL CONCESIONARIO

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, y requerir datos, 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 previo sustento técnico legal” (...).

30. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 65 numeral del contrato:

“Corresponde a la Junta de operadores, establecer la Tarifa al Usuario, de conformidad con los costos que genera el desarrollo operacional y lo estipulado por 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:

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

31. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

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

32. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 84 del contrato:

“Se constituirá un comité de coordinación de la fiducia compuesto por un (1) funcionario de EL CONCEDENTE, el que cuenta con voto dirimente; el Gerente

designado por la Fiduciaria para la administración del patrimonio autónomo que tiene voz pero no voto, un (1) representante de los Concesionarios de Transporte, un (1) representante del Concesionario del Componente Tecnológico y un (1) representante de los acreedores garantizados, si a ello hubiere lugar. El Asistente Técnico podrá participar del Comité cuando lo considere conveniente, con voz pero sin voto.

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el primer párrafo de la cláusula 84 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

“CLÁUSULA 84 ÓRGANOS DE COORDINACIÓN Y DECISIÓN

Se constituirá un comité de coordinación de la fiducia compuesto por un (1) funcionario de EL CONCEDENTE, el que cuenta además de su voto con voto dirimente, dos (2) representante de los Concesionarios de Transporte, un (1) representante del Concesionario del Componente Tecnológico y un (1) representante de los acreedores garantizados, si a ello hubiere lugar.

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

- Se procede modificar el anexo N°03 de las bases de licitación quedando el mismo como se consigna en el Anexo N° 02 del presente documento; de igual forma se procede a eliminar la referencia al Asistente Técnico de las bases de licitación y los contratos de concesión.

33. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 86 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 19 del presente documento.

34. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 del contrato:

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

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ajustarse a las bases de licitación y a los contratos de concesión.

35. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 del contrato:

d) "Riesgo de Financiabilidad. EL CONCESIONARIO asume los efectos, favorables o desfavorables, derivados de la contingencia que consiste en que los organismos,

instituciones financieras o proveedores le concedan o no, total o parcialmente, a EL CONCESIONARIO la financiación necesaria o adecuada para cumplir con las obligaciones de inversión que le impone el contrato de concesión”.

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

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

ABSOLUCIÓN:

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

36. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 92 numeral 92.2.4 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el acápite e del numeral 92.2.4 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales quedando como sigue:

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

37. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión; específicamente en la clausula 116.

38. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión; específicamente en la clausula 116.

39. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión; específicamente en la cláusula 116.

40. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión

41. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión

42. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 104 del contrato:

“PENALIDADES POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES”.

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión

43. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 110 numeral 110.3 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

Se procede a eliminar el numeral 110.3 del contrato de concesión de operación de rutas troncales y el numeral 108.3 del contrato de concesión de operación de rutas complementarias.

44. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 112 numeral 112.3 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la cláusula 116 del contrato de concesión.

45. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

El postor deberá considerar la cláusula 116 del contrato de concesión.

46. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 116 del contrato:

En sus últimos tres párrafos establece: “En cualquier caso de pago directo al CONCESIONARIO, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, EL CONCEDENTE tendrá un plazo de 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:

- Se procede a modificar el primer párrafo de la cláusula 116 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

CLÁUSULA 116 COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA

Las partes aceptan que dentro de los montos de indemnización y garantía que se han previsto en el presente Contrato de Concesión se entienden incluidas las indemnizaciones mutuas por concepto de todo perjuicio derivado de la terminación anticipada de este Contrato, incluyendo pero sin limitarse a los mismos, el daño emergente, el lucro cesante, los perjuicios directos, indirectos y subsecuentes, presentes y futuros, y las pérdidas o interrupciones en los negocios, etc.

En cualquier caso en que de la terminación anticipada del Contrato surjan obligaciones a cargo de EL CONCEDENTE y en favor del CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE podrá optar, sujeto a la aprobación de los acreedores del CONCESIONARIO y previo el cumplimiento de los requisitos legales, por asumir las obligaciones crediticias del CONCESIONARIO en los mismos términos pactados entre éste y sus acreedores, excluyendo las penalizaciones, penalidades o similares que se hubiesen causado a cargo del CONCESIONARIO frente a aquellos. En este caso, el valor del saldo vigente de los créditos asumidos por EL CONCEDENTE se restará del valor a pagar al CONCESIONARIO.

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

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

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

47. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 123 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 123 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales como sigue:

“CLÁUSULA 123 PROCEDIMIENTO PARA LA RESTITUCION

Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, EL CONCEDENTE evaluará su correcta funcionalidad y determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos; considerando el desgaste natural de los bienes por el uso de los mismos; desgaste que no debe afectar su correcta funcionalidad. EL CONCEDENTE entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato.

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

48. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 125 del contrato:

“En el caso de que EL CONCEDENTE declare la terminación anticipada del Contrato de Concesión por causa imputable al CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE podrá tomar la posesión de la concesión directamente o a través de un tercero que designe. Efectuada la cesión del Contrato de Concesión a EL CONCEDENTE, este adelantará un proceso de licitación para la selección de un nuevo CONCESIONARIO”.

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

establecidos contractualmente para garantizar la idoneidad de la operación y la continuidad en la prestación del servicio”

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 125 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales como sigue:

“CLÁUSULA 125 TOMA DE POSESION

En el caso de que EL CONCEDENTE declare la terminación anticipada del Contrato de Concesión por causa imputable al CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE podrá tomar la posesión de la concesión directamente o a través de un tercero que designe; teniendo la primera opción las entidades financieras acreedoras del CONCESIONARIO y que se encuentren acreditadas en el contrato de fideicomiso.

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

49. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 126 numeral 126.2 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

La cláusula observada por el postor fue modificada por circular N° 005-2011-MPA-CE; por lo que deberá acogerse a lo establecido en las bases de licitación y contratos de concesión.

50. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 137 numeral 137.1 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 19.

51. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 137 numeral 137.2 del contrato:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 19.

52. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.50 del contrato:

“Riesgo de Implantación del Sistema: Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos

por el CONCESIONARIO, puedan tener factores internos o externos al Sistema Integrado de Transporte, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo”.

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar el numeral 92.4 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales.

53. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.51 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar el numeral 92.3 del contrato de concesión para la operación de rutas troncales.

➤ RESPECTO AL CONTRATO DE LAS RUTAS COMPLEMENTARIAS:

54. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la **Cláusula 100** del contrato, conforme descrito en el **circular 022-2013 MPA-CE**, entiendase que los montos de las penalidades son exorbitantes, no correspondiendo a los factores que la causan. La propuesta es que el SIT funcione de la manera mas efectiva y eficaz posible, pero tendremos situaciones en que aparezcan errores y los mismos deben ser penalizados. Entretanto deberan ser penalizaciones equilibradas y suficientemente practicable. Em otras ciudades de Latinoamerica, los valores son adecuados y expresados en valores equivalentes a kilometros promedio practicados. Nos parece mas factible, los valores señalados en las bases ponen en alto riesgo el equilibrio economico y financiero de las empresas.

Se propone hacer una graduación en 8 niveles correspondiente a la gravedad del error y la adecuación de las penalidades en el proceso de concertación con la Junta de Operadores. Así proponemos:

GRUPO 01	VALOR EQUIVALENTE A 05 KILOMETROS
GRUPO 02	VALOR EQUIVALENTE A 20 KILOMETROS
GRUPO 03	VALOR EQUIVALENTE A 50 KILOMETROS
GRUPO 04	VALOR EQUIVALENTE A 100 KILOMETROS
GRUPO 05	VALOR EQUIVALENTE A 250 KILOMETROS
GRUPO 06	VALOR EQUIVALENTE A 500 KILOMETROS
GRUPO 07	VALOR EQUIVALENTE A 1000 KILOMETROS
GRUPO 08	VALOR EQUIVALENTE A 2500 KILOMETROS

CLÁUSULA 100 – PENALIDADES RELACIONADOS COM OBLIGACIONES DE CARÁCTER INSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO O AMBIENTAL

Si el CONCESIONARIO incumpliere cualquiera de los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión, relacionadas con las obligaciones de carácter institucional o administrativo, SITRANSPORTE será el responsable de aplicar y hacer efectivas las penalidades, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida. Si el incumplimiento subsiste, SITRANSPORTE en su calidad de administrador del Sistema Integrado de Transporte, 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:

***El monto de las Penalidades será determinado por SITRANSPORTE**

DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO

Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla por fuera de los plazos que EL CONCEDENTE establezca para el efecto.

Valor de la Penalidad: 5 UITs

Oponerse a recibir en sus instalaciones al personal de supervisión e inspección de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada
--

Valor de la Penalidad: 8 UITs

Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente Contrato de Concesión.
--

Valor de la Penalidad: 7 UITs

Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería; incluyendo luces decorativas.

Valor de la Penalidad: 6 UITs

Polarizar total o parcialmente las ventanas laterales, frontales o posteriores de los buses.

Valor de la Penalidad: 10 UITs

Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura externa de los autobuses fuera de los estándares y parámetros establecidos por EL CONCEDENTE.

Valor de la Penalidad: 5 UITs

Colocar propaganda no autorizada por EL CONCEDENTE.

Valor de la Penalidad: 20 UITs

Omitir las exigencias, limitaciones o normas establecidas por EL CONCEDENTE o que expida o haya expedido en relación con la colocación de publicidad en el interior de los autobuses.

Valor de la Penalidad: 10 UITs

Instalación de equipo de sonido, equipos de información sonora o lectura no autorizados por EL CONCEDENTE. 5 UITs

Valor de la Penalidad: 5 UITs

Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de cada uno de los miembros de su personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del

CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte, las que sobre el tema estén establecidas en el presente Contrato de Concesión.

Valor de la Penalidad: 8 UITs

Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto del personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte.

Valor de la Penalidad: 7 UITs

Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los autobuses.

Valor de la Penalidad: 10 UITs

Diminuir la participación accionaria o societaria de propietarios locales desde la adjudicación y hasta los cuatro (4) primeros años de vigencia de la concesión. Salvo disposición expresa establecida en el contrato de concesión.

Valor de la Penalidad: 100 UITs

Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de EL CONCEDENTE.

Valor de la Penalidad: 100 UITs

Emplear combustibles de menor calidad al comprometido en su propuesta y el contrato para la operación de la flota de autobuses, de muestra obtenida directamente de los autobuses o de la atención de combustible en los Pátios y Talleres.

Valor de la Penalidad: 20 UITs

No cumplir con Programa de Gestión Ambiental

Valor de la Penalidad: 30 UITs

No cumplir con el programa de capacitación autorizado. Valor de la Penalidad: 30 UITs

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar las clausulas 102 y 103 del contrato de concesión para las rutas troncales; quedando como sigue:

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

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

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

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

DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO	Valor de la Penalidad
Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla por fuera de los plazos que EL CONCEDENTE establezca para el efecto.	0.5 UITs
Oponerse a recibir en sus instalaciones al personal de supervisión e inspección de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.	1 UITs
Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente Contrato de Concesión.	5 UITs
Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería; incluyendo luces decorativas.	1 UITs
Polarizar totalmente las ventanas laterales, frontales o posteriores de los buses.	1 UITs
Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura externa de los autobuses fuera de los estándares y parámetros establecidos por EL CONCEDENTE.	2 UITs
Colocar propaganda no autorizada por EL CONCEDENTE.	2 UITs
Omitir las exigencias, limitaciones o normas establecidas por EL CONCEDENTE o que expida o haya expedido en relación con la colocación de publicidad en el interior de los autobuses.	1 UITs
Instalación de equipo de sonido, equipos de información sonora o lectura no autorizados por EL CONCEDENTE.	3 UITs
Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de cada uno de los miembros de su personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte, las que sobre el tema estén establecidas en el presente Contrato de Concesión,	2 UITs

DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO	Valor de la Penalidad
Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto del personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte.	3 UITs
Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los autobuses.	5 UITs
Disminuir la participación accionaria o societaria de propietarios locales desde la adjudicación y hasta los cuatro (4) primeros años de vigencia de la concesión. Salvo disposición expresa establecida en el contrato de concesión.	Resolución del Contrato de concesión.
Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de EL CONCEDENTE.	10 UITs
Emplear combustibles de menor calidad al comprometido en su propuesta y el contrato para la operación de la flota de autobuses, de muestra obtenida directamente de los autobuses o de la estación de combustible en los Patios y Talleres	5 UITs
No cumplir con el Programa de Gestión Ambiental	5 UITs
No cumplir con el programa de capacitación autorizado	3 UITs

CLÁUSULA 103 PENALIDADES RELACIONADAS CON OBLIGACIONES DE OPERACIONAL

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

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

DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN	Penalidad
Operación durante tres (3) periodos consecutivos en Nivel de Servicio "E"	10 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	1 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.	1 UITs
Operar con luces apagadas en horario nocturno	0.5 UITs
Operar con defectos en la 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.	1 UITs
Operar con ventanas rotas	1 UITs
Operar con la sección del pasamanos desprendido, flojo o con astillas cortantes.	0.5 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.	0.5 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 por daño o incorrecto uso.	0.5 UITs
Alteración de las dimensiones y características de los implementos del vehículo.	2 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 un minuto.	0.1 UITs
Maltrato o falta de respeto a los usuarios o personal de EL CONCEDENTE.	1 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.	1 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.	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

- Se procede a modificar las clausulas 100 y 101 del contrato de concesión para las rutas complementarias; quedando como sigue:

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

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

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

DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO	Valor de la Penalidad
Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla por fuera de los plazos que EL CONCEDENTE establezca para el efecto.	0.5 UITs
Oponerse a recibir en sus instalaciones al personal de supervisión e inspección de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.	1 UITs
Implementar prácticas administrativas y de registro contable que desvirtúen la confiabilidad de la información contable y financiera que el CONCESIONARIO se encuentra obligado a llevar conforme al presente Contrato de Concesión.	5 UITs
Colocar cualquier tipo de aditamentos decorativos o no funcionales al interior o exterior del vehículo que no han sido instalados por el fabricante original del chasis o carrocería; incluyendo luces decorativas.	1 UITs
Polarizar totalmente las ventanas laterales, frontales o posteriores de los buses.	1 UITs
Utilizar o modificar colores y diseños de la pintura externa de los autobuses fuera de los estándares y parámetros establecidos por EL CONCEDENTE.	2 UITs
Colocar propaganda no autorizada por EL CONCEDENTE.	2 UITs
Omitir las exigencias, limitaciones o normas establecidas por EL CONCEDENTE o que expida o haya expedido en relación con la colocación de publicidad en el interior de los autobuses.	1 UITs
Instalación de equipo de sonido, equipos de información sonora o lectura no autorizados por EL CONCEDENTE.	3 UITs

DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO	Valor de la Penalidad
Omitir el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la capacitación de cada uno de los miembros de su personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte, las que sobre el tema estén establecidas en el presente Contrato de Concesión,	2 UITs
Omitir el cumplimiento de las obligaciones establecidas por el régimen laboral y de seguridad social respecto del personal de su estructura organizacional y del personal vinculado a través del CONCESIONARIO para prestar servicios en el Sistema Integrado de Transporte.	3 UITs
Contravenir las disposiciones contractuales relacionadas con los mecanismos de financiación y gravámenes sobre los autobuses.	5 UITs
Disminuir la participación accionaria o societaria de propietarios locales desde la adjudicación y hasta los cuatro (4) primeros años de vigencia de la concesión. Salvo disposición expresa establecida en el contrato de concesión.	Resolución del contrato de concesión.
Transferir la propiedad de los autobuses sin autorización previa, expresa y escrita de EL CONCEDENTE.	10 UITs
Emplear combustibles de menor calidad al comprometido en su propuesta y el contrato para la operación de la flota de autobuses, de muestra obtenida directamente de los autobuses o de la estación de combustible en los Patios y Talleres	5 UITs
No cumplir con el Programa de Gestión Ambiental	5 UITs
No cumplir con el programa de capacitación autorizado	3 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.

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"	10 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	1 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.	1 UITs
Operar con luces apagadas en horario nocturno	0.5 UITs
Operar con defectos en la 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.	1 UITs
Operar con ventanas rotas	1 UITs
Operar con la sección del pasamanos desprendido, flojo o con astillas cortantes.	0.5 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.	0.5 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 por daño o incorrecto uso.	0.5 UITs
Alteración de las dimensiones y características de los implementos del vehículo.	2 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 un minuto.	0.1 UITs
Maltrato o falta de respeto a los usuarios o personal de EL CONCEDENTE.	1 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.	1 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 éflico 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.	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.

55. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la **Cláusula 101** del contrato, conforme descrito en el **circular 022-2013 MPA-CE**, entenden-se que los montos de las penalidade son exorbitantes, no correspondendo a los factores que la causen. La propuesta es que el SIT funcione de la manera mas efectiva e eficaz posible, pero tendremos situaciones em que acontezcan errore y los mismos devem ser penalizados. Entretanto devem ser penas equilibradas y suficientemente praticables. Em otras ciudades de Latinoamerica, los valores son adecuadas y expresas en quilometragen rodada. Nos parece mas factible, pues estos valores ponen en alto risco lo equilibrio economico e financeiro de las empresas. Se propone hacer una graduación em 8 niveles correspondiente a la gravedad del error y la adecuación de las penalidades en concertación com la Junta de Operadores. Asi proponemos:

GRUPO 01	VALOR EQUIVALENTE A 05 KILOMETROS
GRUPO 02	VALOR EQUIVALENTE A 20 KILOMETROS
GRUPO 03	VALOR EQUIVALENTE A 50 KILOMETROS
GRUPO 04	VALOR EQUIVALENTE A 100 KILOMETROS
GRUPO 05	VALOR EQUIVALENTE A 250 KILOMETROS
GRUPO 06	VALOR EQUIVALENTE A 500 KILOMETROS
GRUPO 07	VALOR EQUIVALENTE A 1000 KILOMETROS
GRUPO 08	VALOR EQUIVALENTE A 2500 KILOMETROS

CLÁUSULA 101 – PENALIDADES RELACIONADOS COM OBLIGACIONES DE CARÁCTER 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 institucional o administrativo, SITRANSPORTE será el responsable de aplicar y hacer efectivas las penalidades, por cda parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida. Si el incumplimiento subsiste, SITRANSPORTE en su calidad de administador del Sistema Integrado de Transporte, 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: *El monto de las Penalidades será determinado por SITRANSPORTE

DESCRIPCIÓN DEL INCUMPLIMIENTO

Operación durante três (3) períodos consecutivos em Nivel de Servicio "E"

Valor de la Penalidad: 20 UITs

Operación em Nivel de Servicio "E" durante cinco (5) períodos em los últimos doce (12) meses

Valor de la Penalidad: 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.

Valor de la Penalidad: 5 UITs

No informar de manera inmediata al Sistema de Seguridad Física del Sistema Integrado de Transporte y al Centro de Computo de Gestión del Concesionario del Recaudo, mediante los recursos tecnológicos dispuestos en el autobús, sobre anomalías presentadas a bordo del vehículo que representem riesgos para los clientes del Sistema Integrado de Transporte, para el Vehículo o cualquiera de los recursos humanos y/o tecnológicos a bordo.

Valor de la Penalidad: 5 UITs

Operar con luces apagadas en horario noturno.

Valor de la Penalidad: 3 UITs

Operar con defectos en la luces frontales, laterales y/o posteriores de iluminación, frenado o internas.

Valor de la Penalidad: 3 UITs

Operar con sillas rotas, rasgadas o con falta de fijación al piso.

Valor de la Penalidad: 3 UITs

Operar con ventanas rotas.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Operar con la sección del pasamanos desprendido, flojo o con astillas cortantes.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Operar con un vehículo desaseado en su exterior o interior

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Carecer de iluminación o incorrecta disposición en términos de visibilidad de los paneles de información de rutas al interior del vehículo.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Carecer de extintores especificados en los patios de mantenimiento y vehículos; que carezcan de carga o se encuentren vencidos.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Inadecuado funcionamiento de las puertas de acceso de pasajeros, ya sea por daño o incorrecto uso.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Alteración de las dimensiones y características de los implementos del vehículo.

Valor de la Penalidad: 03 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.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Violar o alterar sin autorización de EL CONCEDENTE, el funcionamiento del sistema de control y recaudo o cualquiera de sus componentes.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Incumplimiento del horario asignado con una diferencia mayor a un minuto

Valor de la Penalidad: 05 UITs

Maltrato o falta de respeto a los usuarios o personal de EL CONCEDENTE.

Valor de la Penalidad: 05 UITs

Insuficiencia de personal para garantizar la operación normal.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

No parar em uma estación o paradero establecidos en el itinerario de operación sin autorización previa de EL CONCEDENTE

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Alterar el recorrido de um servicio sin autorización previa de EL CONCEDENTE.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Operar en horarios o servicios no autorizados por EL CONCEDENTE o su delegación a operador diferente sin previa autorización

Valor de la Penalidad: 05 UITs

Incumplimiento de cualquier punto del reglamento de operaciones que no este establecido en esta tabla.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Incumplimiento del suministro del vehiculo de servicio al turno establecido.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Recoger o dejar pasajeros em puntos de la via diferentes a los paraderos de estaciones.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Omitir el envío de información solicitada por EL CONCEDENTE o enviarla fuera de los plazos establecidos.

Valor de la Penalidad: 05 UITs

Oponerse a recibir em su instalación a personal de EL CONCEDENTE, ocultarle información o suministrar información parcial o equivocada.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Incurrir em fraude al sistema de recaudo.

Valor de la Penalidad: 10 UITs

Incumplir com el plan de mantenimiento preventivo y correctivo a los vehiculos.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Falta de limpieza diaria de las oficinas, pátios e talleres.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Falta de mantenimiento preventivo y correctivo de los bienes y áreas entregados al operador.

Valor de la Penalidad: 10 UITs

Infracciones a otras obligaciones contractuales.

Valor de la Penalidad: 20 UITs

Falta del conductor al horario asignado

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Tardanza del conductor al horario asignado

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Incumplimiento del conductor a las disposiciones impartidas por EL CONCEDENTE en relación al despacho de vehículos

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Conductor sin documentos reglamentados

Valor de la Penalidad: 10 UITs

Atentar contra la seguridad de los servicios, los pasajeros, terceros y personal involucrado en el la prestación de los mismos.

Valor de la Penalidad: 10 UITs

Alteración de la operación del servicio por parte del operador de transporte atentando la calidad del mismo.

Valor de la Penalidad: 03 UITs

Dejar abandonado el vehículo en la via sin previa autorización de EL CONCEDENTE

Valor de la Penalidad: 20 UITs

Conducir un vehículo en estado de ebriedad y/o bajo el efecto de sustancias psicotrópicas o medicamentos que recomienden el no conducir un vehículo. Esto sin perjuicio de la denuncia que hubiere lugar.

Valor de la Penalidad: 50 UITs

Operar vehículos con daños o desperfectos en ruta.

Valor de la Penalidad: 05 UITs

Desacato del operador a las instrucciones impartidas por EL CONCEDENTE.

Valor de la Penalidad: 05 UITs

Ocasionar accidentes de tránsito; sin tomar en cuenta la responsabilidad.

Valor de la Penalidad: 05 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.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar la absolución a la consulta 54

56. CONSULTA Y/O OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 01 numeral 1.2. del contrato:

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

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

- a) 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”.

Se solicita de manera respetuosa, que en lo referente a la adquisición y recarga de los medios de validación se cite de manera explícita el mecanismo de comercialización del medio de pago a que se compromete el sistema, en La cobertura temporal y espacial que garantice a la municipalidad de Arequipa que contará en oportunidad y eficacia con el suministro de pasajes, que garanticen la recarga especialmente en las horas pico, con énfasis en la madrugada, que no sean solo en estaciones e intercambiadores, pues en gran parte de ello depende la accesibilidad del usuario y por lo tanto el éxito o el fracaso del sistema.

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

ABSOLUCIÓN:

Se realizaran las coordinaciones respectivas con el Comité Especial del Componente Tecnológico; a efectos de asegurar puntos de recarga en el 100% del horario de la operación de buses.

57. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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 modificar el numeral 12.9 del contrato concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

12.9 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 considerando los plazos establecidos en el numeral 13.3.

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”.

58. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

El postor debe considerar el artículo 13 de la Ordenanza Municipal 640-MPA que fuera modificado con Ordenanza 691-MPA; en la que se contempla que la forma de acceder al Sistema Integrado de Transporte es mediante proceso de licitación.

59. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 13 numeral 13.5 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

La integración de las rutas interurbanas conlleva a la superposición de recorrido y a una mayor cobertura del servicio de transporte, lo que conlleva que dichas rutas compitan con las rutas complementarias del SIT (alimentadoras y estructurantes), es por tal motivo que las rutas interurbanas tendrán una cobertura desde sus zonas de origen hasta los límites metropolitanos de la ciudad. Por tanto, bajo estas circunstancias, no se recomienda la inclusión de las rutas interurbanas como parte del proceso de licitación.

60. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 16 numeral 16.1 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 54 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

CLÁUSULA 54: INDICADORES DE DESEMPEÑO

La operación desarrollada por el CONCESIONARIO deberá cumplir con los indicadores de desempeño por regularidad, puntualidad, operación, accidentalidad, penalidades, quejas de los usuarios, aseo y estado de la infraestructura a su cargo, aseo y estado de los autobuses, aseo y estado de los equipos a bordo, niveles de contaminación ambiental, manejo ambiental, fallas mecánicas, contravención a las normas de tránsito, y otros que EL CONCEDENTE definirá para el cumplimiento del presente Contrato de Concesión. Estos indicadores establecerán estándares mínimos respecto de la calidad del servicio prestado y permiten distribuir la cuenta correspondiente del Fondo de Niveles de Servicio. Los indicadores de desempeño se encontrarán detallados en los manuales que expida EL CONCEDENTE en coordinación con la Junta de Operadores; teniendo en consideración las normas aplicables, las bases de licitación y el presente Contrato”.

61. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.2 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.1.2 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

“20.1.2 EL CONCESIONARIO deberá presentar los informes periódicos, estadísticas y cualquier otro dato con relación a sus actividades y operaciones a requerimiento sustentado del CONCEDENTE”.

62. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 1.3 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.1.3 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

“20.1.3 EL CONCESIONARIO deberá facilitar la revisión de su documentación, archivos y otros datos que requieran EL CONCEDENTE con el fin de vigilar, supervisar, fiscalizar y hacer valer los términos de este Contrato conforme a las leyes aplicables; solo si, no ha contestado a un requerimiento realizado o sus respuestas no fueran satisfactorias a criterio de EL CONCEDENTE”.

63. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 2.18 del contrato:

“Asumir, a su costo y bajo su responsabilidad, el pago de los ingresos dejados de percibir por el Sistema Integrado de Transporte (SIT), respecto al número de viajes que cada unidad vehicular hayan ocasionado perjuicios al Sistema y que han sido detectados por el Centro de Control”.

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.2.18 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

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

64. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 20 numeral 4. del contrato:

“OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD:”.

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 20.4 de la cláusula 20 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

20.4 OBLIGACIONES RESPECTO A LA EXPLOTACIÓN DE PUBLICIDAD:

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

20.4.2 El área materia de explotación publicitaria en los buses será previamente consultada a EL CONCEDENTE quien dará su aprobación o no; sin perjuicio del derecho de iniciativa o propuesta que corresponde a EL CONCEDENTE en materia publicitaria. Para estos efectos EL CONCESIONARIO se obliga a:

20.4.2.1 Otorgar las facilidades necesarias para la utilización publicitaria del Sistema Integrado de Transporte SIT, proveer el área requerida y establecida en los buses y/o en la infraestructura entregada para su administración, autorizada por EL CONCEDENTE.

20.4.2.2 Mantener en perfecto estado físico y/o de apariencia, la publicidad y los equipos de publicidad dispuestos en las unidades vehiculares, bajo responsabilidad.

20.4.2.3 Permitir sin restricción alguna a EL CONCEDENTE, la instalación de la "información sobre el sistema" que este estime sea necesaria para la orientación y uso de parte de los usuarios (horarios, paradas a lo largo de la ruta, logo del sistema, pantallas informativas etc.)

20.4.3 La publicidad en las terminales, estaciones y demás infraestructura del Sistema Integrado de Transporte corresponderá el 100% a EL CONCEDENTE; debiendo el CONCESIONARIO evitar daños en las mismas en el ejercicio de la operación; caso en el cual se harán cargo de la reparación o resarcir el daño ocasionado.

- Se procede a modificar el numeral 22.10 de la cláusula 22 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

22.10 Aprobar y controlar por si mismo o a través de terceros, las actividades relacionadas con la explotación de la publicidad en las unidades vehiculares que conforman la flota de EL CONCESIONARIO; así como gestionar la publicidad dentro de la infraestructura del sistema Integrado de Transporte (SIT).

- Se procede a modificar el numeral 22.11 de la cláusula 22 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

22.11 Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 4% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte. 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.

- Se procede a modificar el numeral 135.2 de la cláusula 135 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

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

65. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.11 del contrato:

“Percibir los ingresos por concepto del Sistema Integrado de Transporte, los que constituyen el pago del precio de la concesión ascendente a 3.5% aplicable sobre las retribuciones o contraprestaciones que, por todo concepto, perciban los operadores el Sistema Integrado de Transporte. Así como el 100% de los ingresos generados por negocios colaterales, los provenientes de las penalidades y sanciones impartidas; el 50% de la publicidad realizada en los autobuses y el 100% de la publicidad que se realice en las terminales y estaciones del sistema”.

Se solicita de manera respetuosa que, se tenga en cuenta lo observado a la cláusula 20.4. Adicionalmente, se solicita describir de manera más específica que entiende por negocios colaterales EL CONCEDENTE.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar la absolución a la consulta 64.

66. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 22 numeral 22.13 del contrato:

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar la absolución a la consulta 67.

67. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 32 numeral 32.2 del contrato:

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

Esta cláusula podría afectar el equilibrio económico del CONCESIONARIO.

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 32.2 de la cláusula 32 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

32.2 EL CONCEDENTE podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema Integrado de Transporte, para lo cual deberá basarse en estudios técnicos y financieros. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO. Asimismo la Junta de Operadores deberá de realizar los ajustes correspondientes para restablecer el equilibrio financiero.

68. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 34 del contrato::

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 34 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

“CLÁUSULA 34: VARIACIÓN DE LA TIPOLOGIA DE LOS AUTOBUSES

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

69. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 36 del contrato:

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

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

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:

- Se procede a modificar la cláusula 36 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

CLÁUSULA 36 REDUCCIÓN DE OFERTA ACTUAL DE TRANSPORTE PÚBLICO

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

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

70. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.1 del contrato:

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

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

ampliación en el plazo de la concesión, el mecanismo que restablezca el equilibrio económico en un escenario con nuevas inversiones.

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el numeral 38.1 de la cláusula 38 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

38.1 El CONCESIONARIO deberá modificar el número de autobuses vinculados a la operación efectiva cuando EL CONCEDENTE lo considere conveniente según las necesidades de demanda y para brindar al usuario un determinado nivel de servicio, basándose en estudios técnicos, financieros y en los datos suministrados por el Concesionario del Componente Tecnológico. Estas exigencias se realizarán mediante comunicación escrita dirigida al CONCESIONARIO. Asimismo la Junta de Operadores deberá de realizar los ajustes correspondientes para restablecer el equilibrio financiero.

71. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 38 numeral 38.3 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar la absolución de la consulta anterior.

72. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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 Per-operativa y parcialmente durante la Etapa de Operación Efectiva del Sistema Integrado De Transporte y hasta su cobertura total, se crucen en ciertos tramos, con los diferentes servicios del Sistema Integrado De Transporte

Como consecuencia de lo anterior, 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:

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

73. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 51 del contrato:

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

En el caso de presentarse incumplimiento de cualquiera de los factores de operación establecidos por el Programa de Servicios de Operación, se procederá conforme a la aplicación de los manuales y reglamentos de operación que expida o haya expedido 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:

- Se procede a modificar la cláusula 51 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

“CLÁUSULA 51: CUMPLIMIENTO DEL PROGRAMA DE SERVICIOS DE OPERACIÓN

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 a causa del CONCESIONARIO y así determinado por el CONCEDENTE 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”.

74. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 63 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

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

75. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 68 del contrato:

En su último párrafo establece: “El CONCESIONARIO otorga a EL CONCEDENTE través del presente Contrato, mandato irrevocable en beneficio del Sistema Integrado de Transporte, para que establezca las condiciones, calidades y términos de constitución de la Fiducia de administración del Sistema, y en el caso en que así lo

considere conveniente, impulsar, dirigir, orientar y estructurar, directa o indirectamente, el proceso que derive en la selección del administrador único de los recursos del Sistema Integrado de Transporte”.

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

ABSOLUCIÓN:

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

76. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 72 numeral 72.2.2 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

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

77. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 82 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar el primer párrafo de la cláusula 82 del contrato de

concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

“CLÁUSULA 82 ÓRGANOS DE COORDINACIÓN Y DECISIÓN

Se constituirá un comité de coordinación de la fiducia compuesto por un (1) funcionario de EL CONCEDENTE, el que cuenta además de su voto con voto dirimente, dos (2) representante de los Concesionarios de Transporte, un (1) representante del Concesionario del Componente Tecnológico y un (1) representante de los acreedores garantizados, si a ello hubiere lugar.

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

- Se procede modificar el anexo N°03 de las bases de licitación quedando el mismo como se consigna en el Anexo N° 02 del presente documento; de igual forma se procede a eliminar la referencia al Asistente Técnico de las bases de licitación y los contratos de concesión.

78. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

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

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

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

Se solicita de manera respetuosa que, se incluya en esta cláusula, los mecanismos necesarios para implementar la entrada gradual de la flota, dependiendo del

cumplimiento demanda esperada, de manera tal que permita lograr el equilibrio económico en la medida que se van realizando las inversiones.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ajustarse a las bases de licitación y a los contratos de concesión.

79. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

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

80. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.2.4 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

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

81. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.3.1 del contrato:

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión; específicamente en la cláusula 114.

82. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.1 del contrato:

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión; específicamente en la cláusula 114.

83. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 90 numeral 90.4.2 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ajustarse a lo establecido en las bases y el contrato de concesión; específicamente en la cláusula 114.

84. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

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

85. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

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

86. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 108 numeral 108.3 del contrato:
“La renuncia a interponer acciones de responsabilidad civil contra EL CONCEDENTE, sus dependencias y sus funcionarios”.

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

ABSOLUCIÓN:

Considerar la absolución de la consulta Nro. 43

87. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la cláusula 114 del contrato de concesión.

88. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

El postor deberá considerar la cláusula 114 del contrato de concesión.

89. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

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:

- Se procede a modificar el primer párrafo de la cláusula 114 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias quedando como sigue:

CLÁUSULA 114 COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA

Las partes aceptan que dentro de los montos de indemnización y garantía que se han previsto en el presente Contrato de Concesión se entienden incluidas las indemnizaciones mutuas por concepto de todo perjuicio derivado de la terminación anticipada de este Contrato, incluyendo pero sin limitarse a los mismos, el daño emergente, el lucro cesante, los perjuicios directos, indirectos y subsecuentes, presentes y futuros, y las pérdidas o interrupciones en los negocios, etc.

En cualquier caso en que de la terminación anticipada del Contrato surjan obligaciones a cargo de EL CONCEDENTE y en favor del CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE podrá optar, sujeto a la aprobación de los acreedores del CONCESIONARIO y previo el cumplimiento de los requisitos legales, por asumir las obligaciones crediticias del CONCESIONARIO en los mismos términos pactados entre éste y sus acreedores, excluyendo las penalizaciones, penalidades o similares que se hubiesen causado a cargo del CONCESIONARIO frente a aquellos. En este caso, el valor del saldo vigente de los créditos asumidos por EL CONCEDENTE se restará del valor a pagar al CONCESIONARIO.

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

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

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

90. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 121 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 121 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias como sigue:

“CLÁUSULA 121 PROCEDIMIENTO PARA LA RESTITUCIÓN

Para establecer el buen funcionamiento y especificaciones mínimas de los bienes a revertir o a restituir, EL CONCEDENTE evaluará su correcta funcionalidad y

determinará el cumplimiento de las especificaciones mínimas de cada uno de ellos; considerando el desgaste natural de los bienes por el uso de los mismos; desgaste que no debe afectar su correcta funcionalidad. EL CONCEDENTE entregará un informe definitivo sobre el estado de todos los bienes con dos (2) meses de anticipación a la fecha de terminación del Contrato.

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

91. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 123 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

- Se procede a modificar la cláusula 123 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias como sigue:

“CLÁUSULA 123 TOMA DE POSESIÓN

En el caso de que EL CONCEDENTE declare la terminación anticipada del Contrato de Concesión por causa imputable al CONCESIONARIO, EL CONCEDENTE podrá tomar la posesión de la concesión directamente o a través de un tercero que designe; teniendo la primera opción las entidades financieras acreedoras del CONCESIONARIO y que se encuentren acreditadas en el contrato de fideicomiso.

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

92. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 135 numeral 135.1 del contrato:

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 64 del presente documento.

93. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto a la Cláusula 135 numeral 135.2 del contrato:

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

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

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 64 del presente documento.

94. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.50 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar el numeral 90.4.1 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias.

95. CONSULTA Y/U OBSERVACIÓN:

Respecto al Anexo 1, definición 1.51 del contrato:

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

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

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar el numeral 90.3.1 del contrato de concesión para la operación de rutas complementarias.

ANEXO Nro. 1

ANEXO 7 UNIDADES DE NEGOCIO

1. DESCRIPCIÓN

Las Unidades de Negocio, es un conjunto de rutas que están operadas y administradas por una empresa o un Consorcio constituido por varias empresas, que logren ganar en el proceso de Licitación de Rutas la concesión de alguna de estas Unidades de Negocio.

El criterio para la conformación de las Unidades de Negocio, fue la proximidad geográfica y la superposición de rutas, determinado por la disponibilidad de vías de acceso y el deseo de destino de los usuarios, en Base al Plan de Rutas 2010-2020.

Cada ruta, que es parte de una Unidad de Negocio, tiene información del flujo de viajes y de la flota mínima requerida, a partir de las cuales se dimensionan las características de cada Unidad de Negocio.

La flota requerida que se especifica en los cuadros que describen cada ruta es referencial, definidas en base a los estudios de gabinete, como de campo y cuya información están consideradas dentro del Modelo Económico-Financiero.

2. DATOS ADICIONALES

La flota requerida, se refiere al 100% de la flota que se estima cuando la empresa cuente con toda la flota renovada.

El color externo e interno de los buses, será de acuerdo a la muestra que la Municipalidad de Arequipa, entregue en el momento que sea adjudicada la propuesta, conjuntamente con el diseño y aplicación de la imagen corporativa del SIT.

La Demanda de Viajes/día, para el cálculo de operación mensual, (Kms/mes), se considera 26 días, 312 días al año.

**CARACTERÍSTICAS DE LAS RUTAS QUE COMPONEN LAS UNIDADES DE NEGOCIO AL
85%**

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 1A	CORREDOR TRONCAL - NORTE
Rutas comprendidas: BRT1A + BRT1B		
Kilómetros de recorrido Km/día		11,681
Kilómetros de recorrido Km/mes		303,694
Demanda: Viajes diarios		133,430
Demanda: Viajes iniciales		14,824
Demanda: Viajes complementarios		118,606
Demanda de pasajeros /hora pico		8,738
Flota requerida (unidades de 18 ml)		49
Frecuencia mínima (hora pico)		3.99
Frecuencia media (hora valle)		9.97
Índice pasajero por kilometro (IPK)		12.43

Código de Ruta	BRT1A
Distancia de la Ruta (KM)	34.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	17.48
Promedio de recorrido Km/día	6,292
Promedio de recorrido Km/mes	163,589
Demanda: Viajes diarios	65,481
Demanda: Viajes iniciales	7,275
Demanda: Viajes complementarios	58,206
Demanda de pasajeros /hora pico	4,288
Flota requerida (unidades de 18 ml)	26
Frecuencia mínima (hora pico)	2.80
Frecuencia media (hora valle)	7.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.41

Código de Ruta	BRT1B
Distancia de la Ruta (KM)	16.52
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.26
Promedio de recorrido Km/día	1,859
Promedio de recorrido Km/mes	48,321
Demanda: Viajes diarios	29,931
Demanda: Viajes iniciales	3,325
Demanda: Viajes complementarios	26,605
Demanda de pasajeros /hora pico	1,960
Flota requerida (unidades de 18 ml)	9
Frecuencia mínima (hora pico)	4.48
Frecuencia media (hora valle)	11.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	16.10

Código de Ruta	BRT1E
Distancia de la Ruta (KM)	32.78
Distancia de Ruta Sentido (KM)	16.39
Promedio de recorrido Km/día	3,530

Promedio de recorrido Km/mes	91,784
Demanda: Viajes diarios	38,018
Demanda: Viajes iniciales	4,224
Demanda: Viajes complementarios	33,794
Demanda de pasajeros /hora pico	2,490
Flota requerida (unidades de 18 ml)	14
Frecuencia mínima (hora pico)	4.68
Frecuencia media (hora valle)	11.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.77

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 1B	CORREDOR TRONCAL - SUR
Rutas comprendidas: BRT2A + BRT2B		
Kilómetros de recorrido Km/día		11,681
Kilómetros de recorrido Km/mes		303,694
Demanda: Viajes diarios		133,430
Demanda: Viajes iniciales		14,824
Demanda: Viajes complementarios		118,606
Demanda de pasajeros /hora pico		8,738
Flota requerida (unidades de 18 ml)		49
Frecuencia mínima (hora pico)		3.99
Frecuencia media (hora valle)		9.97
Índice pasajero por kilometro (IPK)		12.43

Código de Ruta	BRT2A
Distancia de la Ruta (KM)	34.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	17.48
Promedio de recorrido Km/día	6,292
Promedio de recorrido Km/mes	163,589
Demanda: Viajes diarios	65,481
Demanda: Viajes iniciales	7,275
Demanda: Viajes complementarios	58,206
Demanda de pasajeros /hora pico	4,288
Flota requerida (unidades de 18 ml)	26
Frecuencia mínima (hora pico)	2.80
Frecuencia media (hora valle)	7.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.41

Código de Ruta	BRT2B
Distancia de la Ruta (KM)	16.52
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.26
Promedio de recorrido Km/día	1,859
Promedio de recorrido Km/mes	48,321
Demanda: Viajes diarios	29,931
Demanda: Viajes iniciales	3,325
Demanda: Viajes complementarios	26,605
Demanda de pasajeros /hora pico	1,960
Flota requerida (unidades de 18 ml)	9
Frecuencia mínima (hora pico)	4.48
Frecuencia media (hora valle)	11.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	16.10

Código de Ruta	BRT2E
Distancia de la Ruta (KM)	32.78
Distancia de Ruta Sentido (KM)	16.39
Promedio de recorrido Km/día	3,530
Promedio de recorrido Km/mes	91,784
Demanda: Viajes diarios	38,018
Demanda: Viajes iniciales	4,224
Demanda: Viajes complementarios	33,794
Demanda de pasajeros /hora pico	2,490
Flota requerida (unidades de 18 ml)	14
Frecuencia mínima (hora pico)	4.68
Frecuencia media (hora valle)	11.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.77

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 2	CONO NORTE
Rutas comprendidas: A25 + A27 + A28 + A29 + A37 + A38		
Kilómetros de recorrido Km/día		11,807
Kilómetros de recorrido Km/mes		306,985
Demanda: Viajes diarios		92,551
Demanda: Viajes iniciales		53,637
Demanda: Viajes complementarios		38,914
Demanda de pasajeros /hora pico		6,825
Flota requerida (capacidad 80 pax)		29
Flota requerida (capacidad 60 pax)		28
Flota requerida (capacidad 42 pax)		27
Frecuencia mínima (hora pico)		6.12
Frecuencia media (hora valle)		15.28
Índice pasajero por kilometro (IPK)		8.93

Código de Ruta	A25
Distancia de la Ruta (KM)	12.49
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.25
Promedio de recorrido Km/día	3,023
Promedio de recorrido Km/mes	78,597
Demanda: Viajes diarios	20,274
Demanda: Viajes iniciales	9,291
Demanda: Viajes complementarios	10,983
Demanda de pasajeros /hora pico	1,723
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	20
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.09
Frecuencia media (hora valle)	5.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.71

Código de Ruta	A27
Distancia de la Ruta (KM)	10.78

Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.39
Promedio de recorrido Km/día	3,767
Promedio de recorrido Km/mes	97,937
Demanda: Viajes diarios	19,013
Demanda: Viajes iniciales	12,192
Demanda: Viajes complementarios	6,821
Demanda de pasajeros /hora pico	1,741
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	25
Frecuencia mínima (hora pico)	1.45
Frecuencia media (hora valle)	3.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.05

Código de Ruta	A28
Distancia de la Ruta (KM)	14.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.48
Promedio de recorrido Km/día	714
Promedio de recorrido Km/mes	18,564
Demanda: Viajes diarios	7,447
Demanda: Viajes iniciales	4,431
Demanda: Viajes complementarios	3,016
Demanda de pasajeros /hora pico	455
Flota requerida (capacidad 80 pax)	6
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	10.56
Frecuencia media (hora valle)	26.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.43

Código de Ruta	A38
Distancia de la Ruta (KM)	14.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.48
Promedio de recorrido Km/día	2,853
Promedio de recorrido Km/mes	74,189
Demanda: Viajes diarios	27,057
Demanda: Viajes iniciales	17,181
Demanda: Viajes complementarios	9,876
Demanda de pasajeros /hora pico	1,814
Flota requerida (capacidad 80 pax)	23
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.65
Frecuencia media (hora valle)	6.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	9.48

Código de Ruta	A29
Distancia de la Ruta (KM)	8.51
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.26

Promedio de recorrido Km/día	266
Promedio de recorrido Km/mes	6,917
Demanda: Viajes diarios	2,085
Demanda: Viajes iniciales	1,204
Demanda: Viajes complementarios	881
Demanda de pasajeros /hora pico	156
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	2
Frecuencia mínima (hora pico)	16.13
Frecuencia media (hora valle)	40.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.84

Código de Ruta	A37
Distancia de la Ruta (KM)	9.02
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.51
Promedio de recorrido Km/día	1,184
Promedio de recorrido Km/mes	30,781
Demanda: Viajes diarios	16,675
Demanda: Viajes iniciales	9,338
Demanda: Viajes complementarios	7,337
Demanda de pasajeros /hora pico	936
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	8
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.84
Frecuencia media (hora valle)	9.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	14.09

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 3	CAYMA
Rutas comprendidas: A5 + A26 + A30 + A31 + A32 + A33 + A34 + A36 + A39		
Kilómetros de recorrido Km/día		27,656
Kilómetros de recorrido Km/mes		719,048
Demanda: Viajes diarios		176,124
Demanda: Viajes iniciales		152,787
Demanda: Viajes complementarios		#¡REF!
Demanda de pasajeros /hora pico		12,982
Flota requerida (capacidad 80 pax)		39
Flota requerida (capacidad 60 pax)		138
Flota requerida (capacidad 42 pax)		4
Frecuencia mínima (hora pico)		5.01
Frecuencia media (hora valle)		12.53
Índice pasajero por kilometro (IPK)		6.42

Código de Ruta	A5
Distancia de la Ruta (KM)	18.92

Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.46
Promedio de recorrido Km/día	5,676
Promedio de recorrido Km/mes	147,576
Demanda: Viajes diarios	67,459
Demanda: Viajes iniciales	64,891
Demanda: Viajes complementarios	2,568
Demanda de pasajeros /hora pico	2,853
Flota requerida (capacidad 80 pax)	39
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.68
Frecuencia media (hora valle)	4.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	11.88

Código de Ruta	A26
Distancia de la Ruta (KM)	17.00
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.50
Promedio de recorrido Km/día	4,468
Promedio de recorrido Km/mes	116,170
Demanda: Viajes diarios	15,836
Demanda: Viajes iniciales	11,891
Demanda: Viajes complementarios	3,945
Demanda de pasajeros /hora pico	1,884
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	30
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.91
Frecuencia media (hora valle)	4.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.54

Código de Ruta	A30
Distancia de la Ruta (KM)	12.02
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.01
Promedio de recorrido Km/día	793
Promedio de recorrido Km/mes	20,617
Demanda: Viajes diarios	5,666
Demanda: Viajes iniciales	3,562
Demanda: Viajes complementarios	2,104
Demanda de pasajeros /hora pico	471
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	7.64
Frecuencia media (hora valle)	19.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.15

Código de Ruta	A31
Distancia de la Ruta (KM)	13.03
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.52

Promedio de recorrido Km/día	5,876
Promedio de recorrido Km/mes	152,778
Demanda: Viajes diarios	15,770
Demanda: Viajes iniciales	11,591
Demanda: Viajes complementarios	4,179
Demanda de pasajeros /hora pico	3,231
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	39
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.11
Frecuencia media (hora valle)	2.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	2.68

Código de Ruta	A32
Distancia de la Ruta (KM)	10.59
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.30
Promedio de recorrido Km/día	1,590
Promedio de recorrido Km/mes	41,330
Demanda: Viajes diarios	18,510
Demanda: Viajes iniciales	11,198
Demanda: Viajes complementarios	7,311
Demanda de pasajeros /hora pico	1,075
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	11
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.35
Frecuencia media (hora valle)	8.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	11.64

Código de Ruta	A33
Distancia de la Ruta (KM)	13.21
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.61
Promedio de recorrido Km/día	582
Promedio de recorrido Km/mes	15,131
Demanda: Viajes diarios	1,772
Demanda: Viajes iniciales	1,072
Demanda: Viajes complementarios	700
Demanda de pasajeros /hora pico	315
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	4
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	11.44
Frecuencia media (hora valle)	28.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.04

Código de Ruta	A34
Distancia de la Ruta (KM)	13.05
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.53
Promedio de recorrido Km/día	620

Promedio de recorrido Km/mes	16,133
Demanda: Viajes diarios	3,385
Demanda: Viajes iniciales	2,488
Demanda: Viajes complementarios	897
Demanda de pasajeros /hora pico	238
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	4
Frecuencia mínima (hora pico)	10.60
Frecuencia media (hora valle)	26.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.45

Código de Ruta	A36
Distancia de la Ruta (KM)	21.00
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.50
Promedio de recorrido Km/día	6,774
Promedio de recorrido Km/mes	176,132
Demanda: Viajes diarios	39,321
Demanda: Viajes iniciales	39,321
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	2,294
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	41
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.57
Frecuencia media (hora valle)	3.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.80

Código de Ruta	A39
Distancia de la Ruta (KM)	14.68
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.34
Promedio de recorrido Km/día	1,276
Promedio de recorrido Km/mes	33,180
Demanda: Viajes diarios	8,404
Demanda: Viajes iniciales	6,772
Demanda: Viajes complementarios	1,632
Demanda de pasajeros /hora pico	622
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	8
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	5.79
Frecuencia media (hora valle)	14.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.59

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 4	MIRAFLORES - ASA
Rutas comprendidas: A14 + A15 + A40 + A41 + T13 + T14 + T15 + T16 + T17 + T18 + T38		
Kilómetros de recorrido Km/día		27,916
Kilómetros de recorrido Km/mes		725,823
Demanda: Viajes diarios		155,363

Demanda: Viajes iniciales	145,522
Demanda: Viajes complementarios	9,841
Demanda de pasajeros /hora pico	9,466
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	80
Flota requerida (capacidad 42 pax)	95
Frecuencia mínima (hora pico)	5.07
Frecuencia media (hora valle)	12.68
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.81

Código de Ruta	A14
Distancia de la Ruta (KM)	20.43
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.22
Promedio de recorrido Km/día	3,526
Promedio de recorrido Km/mes	91,683
Demanda: Viajes diarios	14,192
Demanda: Viajes iniciales	12,312
Demanda: Viajes complementarios	1,879
Demanda de pasajeros /hora pico	862
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	22
Frecuencia mínima (hora pico)	2.92
Frecuencia media (hora valle)	7.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.02

Código de Ruta	A15
Distancia de la Ruta (KM)	11.85
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.93
Promedio de recorrido Km/día	3,565
Promedio de recorrido Km/mes	92,695
Demanda: Viajes diarios	18,688
Demanda: Viajes iniciales	18,452
Demanda: Viajes complementarios	236
Demanda de pasajeros /hora pico	1,518
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	24
Frecuencia mínima (hora pico)	1.66
Frecuencia media (hora valle)	4.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.24

Código de Ruta	A40
Distancia de la Ruta (KM)	13.88
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.94
Promedio de recorrido Km/día	653
Promedio de recorrido Km/mes	16,971
Demanda: Viajes diarios	3,226
Demanda: Viajes iniciales	2,238

Demanda: Viajes complementarios	988
Demanda de pasajeros /hora pico	336
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	4
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	10.71
Frecuencia media (hora valle)	26.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.94

Código de Ruta	A41
Distancia de la Ruta (KM)	13.89
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.95
Promedio de recorrido Km/día	648
Promedio de recorrido Km/mes	16,853
Demanda: Viajes diarios	4,232
Demanda: Viajes iniciales	4,232
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	233
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	4
Frecuencia mínima (hora pico)	10.80
Frecuencia media (hora valle)	27.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.53

Código de Ruta	T13
Distancia de la Ruta (KM)	12.88
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.44
Promedio de recorrido Km/día	2,054
Promedio de recorrido Km/mes	53,411
Demanda: Viajes diarios	14,780
Demanda: Viajes iniciales	13,320
Demanda: Viajes complementarios	1,459
Demanda de pasajeros /hora pico	797
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	14
Frecuencia mínima (hora pico)	3.16
Frecuencia media (hora valle)	7.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.19

Código de Ruta	T14
Distancia de la Ruta (KM)	20.43
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.22
Promedio de recorrido Km/día	3,968
Promedio de recorrido Km/mes	103,157
Demanda: Viajes diarios	19,626
Demanda: Viajes iniciales	19,086
Demanda: Viajes complementarios	540

Demanda de pasajeros /hora pico	976
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	25
Frecuencia mínima (hora pico)	2.58
Frecuencia media (hora valle)	6.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.95

Código de Ruta	T15
Distancia de la Ruta (KM)	16.07
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.04
Promedio de recorrido Km/día	2,599
Promedio de recorrido Km/mes	67,565
Demanda: Viajes diarios	24,456
Demanda: Viajes iniciales	24,408
Demanda: Viajes complementarios	47
Demanda de pasajeros /hora pico	1,156
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	17
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.11
Frecuencia media (hora valle)	7.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	9.41

Código de Ruta	T16
Distancia de la Ruta (KM)	15.78
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.89
Promedio de recorrido Km/día	1,371
Promedio de recorrido Km/mes	35,656
Demanda: Viajes diarios	8,677
Demanda: Viajes iniciales	8,004
Demanda: Viajes complementarios	673
Demanda de pasajeros /hora pico	620
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	9
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	5.80
Frecuencia media (hora valle)	14.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.33

Código de Ruta	T17
Distancia de la Ruta (KM)	23.61
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.80
Promedio de recorrido Km/día	4,374
Promedio de recorrido Km/mes	113,735
Demanda: Viajes diarios	27,184
Demanda: Viajes iniciales	23,924
Demanda: Viajes complementarios	3,260
Demanda de pasajeros /hora pico	1,326

Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	25
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.72
Frecuencia media (hora valle)	6.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.21

Código de Ruta	T18
Distancia de la Ruta (KM)	22.10
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.05
Promedio de recorrido Km/día	4,284
Promedio de recorrido Km/mes	111,384
Demanda: Viajes diarios	15,535
Demanda: Viajes iniciales	14,777
Demanda: Viajes complementarios	758
Demanda de pasajeros /hora pico	1,382
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	25
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.60
Frecuencia media (hora valle)	6.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.63

Código de Ruta	T38
Distancia de la Ruta (KM)	16.77
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.39
Promedio de recorrido Km/día	874
Promedio de recorrido Km/mes	22,713
Demanda: Viajes diarios	4,769
Demanda: Viajes iniciales	4,769
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	261
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	6
Frecuencia mínima (hora pico)	9.67
Frecuencia media (hora valle)	24.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.46

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 5	MARIANO MELGAR
Rutas comprendidas: A43 + T6 + T7 + T8 + T35		
Kilómetros de recorrido Km/día		25,106
Kilómetros de recorrido Km/mes		652,750
Demanda: Viajes diarios		116,997
Demanda: Viajes iniciales		106,367
Demanda: Viajes complementarios		10,630
Demanda de pasajeros /hora pico		8,679
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		38

Flota requerida (capacidad 42 pax)	129
Frecuencia mínima (hora pico)	2.89
Frecuencia media (hora valle)	7.24
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.51

Código de Ruta	A43
Distancia de la Ruta (KM)	13.94
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.97
Promedio de recorrido Km/día	4,879
Promedio de recorrido Km/mes	126,854
Demanda: Viajes diarios	23,624
Demanda: Viajes iniciales	23,624
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	2,491
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	32
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.44
Frecuencia media (hora valle)	3.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.84

Código de Ruta	T7
Distancia de la Ruta (KM)	13.37
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.69
Promedio de recorrido Km/día	1,739
Promedio de recorrido Km/mes	45,210
Demanda: Viajes diarios	8,977
Demanda: Viajes iniciales	8,977
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	653
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	12
Frecuencia mínima (hora pico)	3.86
Frecuencia media (hora valle)	9.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.16

Código de Ruta	T8
Distancia de la Ruta (KM)	11.87
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.94
Promedio de recorrido Km/día	845
Promedio de recorrido Km/mes	21,962
Demanda: Viajes diarios	7,544
Demanda: Viajes iniciales	7,544
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	508
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	6
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0

Frecuencia mínima (hora pico)	7.09
Frecuencia media (hora valle)	17.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.93

Código de Ruta	T35
Distancia de la Ruta (KM)	16.83
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.41
Promedio de recorrido Km/día	7,082
Promedio de recorrido Km/mes	184,130
Demanda: Viajes diarios	28,328
Demanda: Viajes iniciales	26,004
Demanda: Viajes complementarios	2,324
Demanda de pasajeros /hora pico	2,119
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	47
Frecuencia mínima (hora pico)	1.19
Frecuencia media (hora valle)	3.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.00

Código de Ruta	T6
Distancia de la Ruta (KM)	18.39
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.20
Promedio de recorrido Km/día	10,561.28
Promedio de recorrido Km/mes	274,593.25
Demanda: Viajes diarios	48,524
Demanda: Viajes iniciales	40,217
Demanda: Viajes complementarios	8,306
Demanda de pasajeros /hora pico	2,907
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	70
Frecuencia mínima (hora pico)	0.87
Frecuencia media (hora valle)	2.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.59

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 6	PAUCARPATA
Rutas comprendidas: A7 + T3 + T4 + T5 + T9 + T11 + T12 + T32 + T33 + T37		
Kilómetros de recorrido Km/día		37,656
Kilómetros de recorrido Km/mes		979,063
Demanda: Viajes diarios		207,573
Demanda: Viajes iniciales		181,155
Demanda: Viajes complementarios		26,418
Demanda de pasajeros /hora pico		12,843
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		158
Flota requerida (capacidad 42 pax)		82
Frecuencia mínima (hora pico)		3.40
Frecuencia media (hora valle)		8.53

Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.48
-------------------------------------	------

Código de Ruta	A7
Distancia de la Ruta (KM)	19.53
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.77
Promedio de recorrido Km/día	3,906
Promedio de recorrido Km/mes	101,556
Demanda: Viajes diarios	18,568
Demanda: Viajes iniciales	12,633
Demanda: Viajes complementarios	5,934
Demanda de pasajeros /hora pico	1,430
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	25
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.52
Frecuencia media (hora valle)	6.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.75

Código de Ruta	T3
Distancia de la Ruta (KM)	16.90
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.45
Promedio de recorrido Km/día	1,615
Promedio de recorrido Km/mes	41,981
Demanda: Viajes diarios	15,124
Demanda: Viajes iniciales	14,025
Demanda: Viajes complementarios	1,098
Demanda de pasajeros /hora pico	685
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	11
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	5.26
Frecuencia media (hora valle)	13.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	9.37

Código de Ruta	T4
Distancia de la Ruta (KM)	18.03
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.01
Promedio de recorrido Km/día	7,572
Promedio de recorrido Km/mes	196,884
Demanda: Viajes diarios	37,835
Demanda: Viajes iniciales	34,065
Demanda: Viajes complementarios	3,770
Demanda de pasajeros /hora pico	2,990
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	50
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.20
Frecuencia media (hora valle)	3.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.00

Código de Ruta	T5
Distancia de la Ruta (KM)	17.52
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.76
Promedio de recorrido Km/día	4,505
Promedio de recorrido Km/mes	117,134
Demanda: Viajes diarios	16,796
Demanda: Viajes iniciales	15,123
Demanda: Viajes complementarios	1,674
Demanda de pasajeros /hora pico	1,286
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	30
Frecuencia mínima (hora pico)	1.96
Frecuencia media (hora valle)	4.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.73

Código de Ruta	T9
Distancia de la Ruta (KM)	14.92
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.46
Promedio de recorrido Km/día	3,193
Promedio de recorrido Km/mes	83,013
Demanda: Viajes diarios	17,479
Demanda: Viajes iniciales	16,986
Demanda: Viajes complementarios	492
Demanda de pasajeros /hora pico	1,077
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	21
Frecuencia mínima (hora pico)	2.34
Frecuencia media (hora valle)	5.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.47

Código de Ruta	T11
Distancia de la Ruta (KM)	21.80
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.90
Promedio de recorrido Km/día	8,339
Promedio de recorrido Km/mes	216,808
Demanda: Viajes diarios	60,013
Demanda: Viajes iniciales	54,033
Demanda: Viajes complementarios	5,980
Demanda de pasajeros /hora pico	2,741
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	50
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.31
Frecuencia media (hora valle)	3.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.20

Código de Ruta	T12
Distancia de la Ruta (KM)	20.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.35
Promedio de recorrido Km/día	2,039
Promedio de recorrido Km/mes	53,004
Demanda: Viajes diarios	8,738
Demanda: Viajes iniciales	7,537
Demanda: Viajes complementarios	1,200
Demanda de pasajeros /hora pico	493
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	12
Frecuencia mínima (hora pico)	5.11
Frecuencia media (hora valle)	12.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.29

Código de Ruta	T32
Distancia de la Ruta (KM)	15.02
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.51
Promedio de recorrido Km/día	1,352
Promedio de recorrido Km/mes	35,162
Demanda: Viajes diarios	7,746
Demanda: Viajes iniciales	6,474
Demanda: Viajes complementarios	1,272
Demanda de pasajeros /hora pico	451
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	9
Frecuencia mínima (hora pico)	5.59
Frecuencia media (hora valle)	14.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.73

Código de Ruta	T33
Distancia de la Ruta (KM)	19.77
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.89
Promedio de recorrido Km/día	3,506
Promedio de recorrido Km/mes	91,144
Demanda: Viajes diarios	19,110
Demanda: Viajes iniciales	15,328
Demanda: Viajes complementarios	3,781
Demanda de pasajeros /hora pico	1,263
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	22
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.85
Frecuencia media (hora valle)	7.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.45

Código de Ruta	T37
-----------------------	------------

Distancia de la Ruta (KM)	19.13
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.57
Promedio de recorrido Km/día	1,630
Promedio de recorrido Km/mes	42,379
Demanda: Viajes diarios	6,166
Demanda: Viajes iniciales	4,949
Demanda: Viajes complementarios	1,217
Demanda de pasajeros /hora pico	427
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	10
Frecuencia mínima (hora pico)	5.90
Frecuencia media (hora valle)	14.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.78

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 7	SABANDIA
Rutas comprendidas: A6 + A10 + A21 + T1 + T2		
Kilómetros de recorrido Km/día	18 hr	25,713
Kilómetros de recorrido Km/mes		668,544
Demanda: Viajes diarios		119,440
Demanda: Viajes iniciales		107,585
Demanda: Viajes complementarios		11,856
Demanda de pasajeros /hora pico		8,054
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		118
Flota requerida (capacidad 42 pax)		36
Frecuencia mínima (hora pico)		3.27
Frecuencia media (hora valle)		8.22
Índice pasajero por kilometro (IPK)		4.35

Código de Ruta	A6
Distancia de la Ruta (KM)	22.10
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.05
Promedio de recorrido Km/día	1,820
Promedio de recorrido Km/mes	47,320
Demanda: Viajes diarios	6,650
Demanda: Viajes iniciales	4,462
Demanda: Viajes complementarios	2,188
Demanda de pasajeros /hora pico	588
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	11
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	6.12
Frecuencia media (hora valle)	15.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.65

Código de Ruta	A10
Distancia de la Ruta (KM)	20.80
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.40

Promedio de recorrido Km/día	5,840
Promedio de recorrido Km/mes	151,829
Demanda: Viajes diarios	26,863
Demanda: Viajes iniciales	21,522
Demanda: Viajes complementarios	5,341
Demanda de pasajeros /hora pico	1,412
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	36
Frecuencia mínima (hora pico)	1.78
Frecuencia media (hora valle)	4.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.60

Código de Ruta	A21
Distancia de la Ruta (KM)	17.28
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.64
Promedio de recorrido Km/día	7,793
Promedio de recorrido Km/mes	202,610
Demanda: Viajes diarios	47,939
Demanda: Viajes iniciales	44,149
Demanda: Viajes complementarios	3,790
Demanda de pasajeros /hora pico	3,250
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	52
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.11
Frecuencia media (hora valle)	2.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.15

Código de Ruta	T1
Distancia de la Ruta (KM)	23.90
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.95
Promedio de recorrido Km/día	2,108
Promedio de recorrido Km/mes	54,798
Demanda: Viajes diarios	7,606
Demanda: Viajes iniciales	7,606
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	632
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	12
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	5.70
Frecuencia media (hora valle)	14.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.61

Código de Ruta	T2
Distancia de la Ruta (KM)	27.10
Distancia de Ruta Sentido (KM)	13.55
Promedio de recorrido Km/día	8,153

Promedio de recorrido Km/mes	211,986
Demanda: Viajes diarios	30,383
Demanda: Viajes iniciales	29,846
Demanda: Viajes complementarios	538
Demanda de pasajeros /hora pico	2,172
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	43
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.66
Frecuencia media (hora valle)	4.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.73

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 8	SOCABAYA
Rutas comprendidas: A13 + A18 + A23 + A35 + A44 + T22 + T23 + T36		
Kilómetros de recorrido Km/día		19,377
Kilómetros de recorrido Km/mes		503,799
Demanda: Viajes diarios		115,804
Demanda: Viajes iniciales		99,394
Demanda: Viajes complementarios		16,410
Demanda de pasajeros /hora pico		7,755
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		109
Flota requerida (capacidad 42 pax)		16
Frecuencia mínima (hora pico)		11.73
Frecuencia media (hora valle)		29.33
Índice pasajero por kilometro (IPK)		5.21

Código de Ruta	A13
Distancia de la Ruta (KM)	4.87
Distancia de Ruta Sentido (KM)	2.44
Promedio de recorrido Km/día	32.64
Promedio de recorrido Km/mes	849
Demanda: Viajes diarios	421
Demanda: Viajes iniciales	279
Demanda: Viajes complementarios	142
Demanda de pasajeros /hora pico	34
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	1
Frecuencia mínima (hora pico)	75.21
Frecuencia media (hora valle)	188.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	12.90

Código de Ruta	A18
Distancia de la Ruta (KM)	11.59
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.80
Promedio de recorrido Km/día	1,827
Promedio de recorrido Km/mes	47,496
Demanda: Viajes diarios	679

Demanda: Viajes iniciales	385
Demanda: Viajes complementarios	294
Demanda de pasajeros /hora pico	791
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	12
Frecuencia mínima (hora pico)	3.19
Frecuencia media (hora valle)	8.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	0.37

Código de Ruta	A23
Distancia de la Ruta (KM)	0.00
Distancia de Ruta Sentido (KM)	0.00
Promedio de recorrido Km/día	0
Promedio de recorrido Km/mes	0
Demanda: Viajes diarios	0
Demanda: Viajes iniciales	0
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	0
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	0.00
Frecuencia media (hora valle)	0.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	0.00

Código de Ruta	A35
Distancia de la Ruta (KM)	14.50
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.25
Promedio de recorrido Km/día	2,650
Promedio de recorrido Km/mes	68,903
Demanda: Viajes diarios	26,917
Demanda: Viajes iniciales	15,620
Demanda: Viajes complementarios	11,297
Demanda de pasajeros /hora pico	1,309
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	18
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.75
Frecuencia media (hora valle)	6.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.16

Código de Ruta	A44
Distancia de la Ruta (KM)	11.45
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.73
Promedio de recorrido Km/día	519
Promedio de recorrido Km/mes	13,490
Demanda: Viajes diarios	2,541
Demanda: Viajes iniciales	1,478

Demanda: Viajes complementarios	1,063
Demanda de pasajeros /hora pico	226
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	3
Frecuencia mínima (hora pico)	11.13
Frecuencia media (hora valle)	27.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.90

Código de Ruta	T22
Distancia de la Ruta (KM)	13.20
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.60
Promedio de recorrido Km/día	681
Promedio de recorrido Km/mes	17,718
Demanda: Viajes diarios	4,842
Demanda: Viajes iniciales	3,740
Demanda: Viajes complementarios	1,101
Demanda de pasajeros /hora pico	368
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	9.77
Frecuencia media (hora valle)	24.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.10

Código de Ruta	T23
Distancia de la Ruta (KM)	18.97
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.49
Promedio de recorrido Km/día	3,738
Promedio de recorrido Km/mes	97,193
Demanda: Viajes diarios	20,301
Demanda: Viajes iniciales	18,917
Demanda: Viajes complementarios	1,384
Demanda de pasajeros /hora pico	1,412
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	24
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.55
Frecuencia media (hora valle)	6.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.43

Código de Ruta	T36
Distancia de la Ruta (KM)	19.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.85
Promedio de recorrido Km/día	9,929
Promedio de recorrido Km/mes	258,149
Demanda: Viajes diarios	60,103
Demanda: Viajes iniciales	58,974
Demanda: Viajes complementarios	1,129

Demanda de pasajeros /hora pico	3,615
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	62
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.00
Frecuencia media (hora valle)	2.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.05

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 9	HUNTER - SACHACA
Rutas comprendidas: A19 + A20 + A42 + A11 + A12 + A22 + T19 + T20 + T21 + T26 + T28 + T29 + T30 + T31		
Kilómetros de recorrido Km/día	18 hr	23,498
Kilómetros de recorrido Km/mes		610,944
Demanda: Viajes diarios		116,460
Demanda: Viajes iniciales		104,960
Demanda: Viajes complementarios		11,500
Demanda de pasajeros /hora pico		8,909
Flota requerida (capacidad 80 pax)		13
Flota requerida (capacidad 60 pax)		98
Flota requerida (capacidad 42 pax)		38
Frecuencia mínima (hora pico)		10.46
Frecuencia media (hora valle)		26.15
Índice pasajero por kilometro (IPK)		5.87

Código de Ruta	A19
Distancia de la Ruta (KM)	14.22
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.11
Promedio de recorrido Km/día	1,338
Promedio de recorrido Km/mes	34,796
Demanda: Viajes diarios	7,076
Demanda: Viajes iniciales	5,014
Demanda: Viajes complementarios	2,062
Demanda de pasajeros /hora pico	472
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	9
Frecuencia mínima (hora pico)	5.34
Frecuencia media (hora valle)	13.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.29

Código de Ruta	A20
Distancia de la Ruta (KM)	15.71
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.86
Promedio de recorrido Km/día	699
Promedio de recorrido Km/mes	18,182
Demanda: Viajes diarios	5,113
Demanda: Viajes iniciales	5,113
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	318

Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	11.33
Frecuencia media (hora valle)	28.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.31

Código de Ruta	A42
Distancia de la Ruta (KM)	17.14
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.57
Promedio de recorrido Km/día	2,921
Promedio de recorrido Km/mes	75,940
Demanda: Viajes diarios	12,201
Demanda: Viajes iniciales	10,366
Demanda: Viajes complementarios	1,835
Demanda de pasajeros /hora pico	855
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	19
Frecuencia mínima (hora pico)	2.95
Frecuencia media (hora valle)	7.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.18

Código de Ruta	T19
Distancia de la Ruta (KM)	18.98
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.49
Promedio de recorrido Km/día	1,022
Promedio de recorrido Km/mes	26,565
Demanda: Viajes diarios	7,020
Demanda: Viajes iniciales	7,020
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	384
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	7
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	9.37
Frecuencia media (hora valle)	23.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.87

Código de Ruta	T20
Distancia de la Ruta (KM)	21.00
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.50
Promedio de recorrido Km/día	204
Promedio de recorrido Km/mes	5,305
Demanda: Viajes diarios	1,443
Demanda: Viajes iniciales	1,443
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	69
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0

Flota requerida (capacidad 60 pax)	1
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	51.86
Frecuencia media (hora valle)	129.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.07

Código de Ruta	T21
Distancia de la Ruta (KM)	21.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.85
Promedio de recorrido Km/día	2,262
Promedio de recorrido Km/mes	58,809
Demanda: Viajes diarios	12,472
Demanda: Viajes iniciales	12,472
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	747
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	13
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.82
Frecuencia media (hora valle)	12.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.51

Código de Ruta	T26
Distancia de la Ruta (KM)	19.36
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.68
Promedio de recorrido Km/día	1,849
Promedio de recorrido Km/mes	48,070
Demanda: Viajes diarios	9,119
Demanda: Viajes iniciales	9,119
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	912
Flota requerida (capacidad 80 pax)	13
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	5.27
Frecuencia media (hora valle)	13.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.93

Código de Ruta	T28
Distancia de la Ruta (KM)	26.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	13.35
Promedio de recorrido Km/día	1,761
Promedio de recorrido Km/mes	45,781
Demanda: Viajes diarios	4,442
Demanda: Viajes iniciales	4,081
Demanda: Viajes complementarios	361
Demanda de pasajeros /hora pico	470
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	9

Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	7.65
Frecuencia media (hora valle)	19.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	2.52

Código de Ruta	T29
Distancia de la Ruta (KM)	17.37
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.69
Promedio de recorrido Km/día	1,146
Promedio de recorrido Km/mes	29,802
Demanda: Viajes diarios	4,500
Demanda: Viajes iniciales	4,139
Demanda: Viajes complementarios	361
Demanda de pasajeros /hora pico	330
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	8
Frecuencia mínima (hora pico)	7.63
Frecuencia media (hora valle)	19.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.93

Código de Ruta	T30
Distancia de la Ruta (KM)	14.83
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.42
Promedio de recorrido Km/día	1,119
Promedio de recorrido Km/mes	29,081
Demanda: Viajes diarios	7,758
Demanda: Viajes iniciales	7,758
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	538
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	7
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	6.69
Frecuencia media (hora valle)	16.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.94

Código de Ruta	T31
Distancia de la Ruta (KM)	13.01
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.51
Promedio de recorrido Km/día	1,477
Promedio de recorrido Km/mes	38,397
Demanda: Viajes diarios	15,495
Demanda: Viajes iniciales	15,495
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	810
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	10
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0

Frecuencia mínima (hora pico)	4.44
Frecuencia media (hora valle)	11.10
Índice pasajero por kilómetro (IPK)	10.49

Código de Ruta	A11
Distancia de la Ruta (KM)	19.62
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.81
Promedio de recorrido Km/día	7,051
Promedio de recorrido Km/mes	183,333
Demanda: Viajes diarios	25,201
Demanda: Viajes iniciales	19,307
Demanda: Viajes complementarios	5,894
Demanda de pasajeros /hora pico	2,551
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	44
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.41
Frecuencia media (hora valle)	3.50
Índice pasajero por kilómetro (IPK)	3.57

Código de Ruta	A12
Distancia de la Ruta (KM)	8.88
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.44
Promedio de recorrido Km/día	350
Promedio de recorrido Km/mes	9,093
Demanda: Viajes diarios	3,822
Demanda: Viajes iniciales	3,104
Demanda: Viajes complementarios	718
Demanda de pasajeros /hora pico	281
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	2
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	12.79
Frecuencia media (hora valle)	32.00
Índice pasajero por kilómetro (IPK)	10.93

Código de Ruta	A22
Distancia de la Ruta (KM)	8.82
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.41
Promedio de recorrido Km/día	300
Promedio de recorrido Km/mes	7,789
Demanda: Viajes diarios	798
Demanda: Viajes iniciales	529
Demanda: Viajes complementarios	269
Demanda de pasajeros /hora pico	170
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	2
Frecuencia mínima (hora pico)	14.83

Frecuencia media (hora valle)	37.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	2.66

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 10	PACHACUTEC
Rutas comprendidas: A1 + A2 + A3 + A4 + A8 + A9 + A17 + A24 + T24 + T25		
Kilómetros de recorrido Km/día		12,865
Kilómetros de recorrido Km/mes		334,498
Demanda: Viajes diarios		96,243
Demanda: Viajes iniciales		75,565
Demanda: Viajes complementarios		20,678
Demanda de pasajeros /hora pico		6,650
Flota requerida (capacidad 80 pax)		7
Flota requerida (capacidad 60 pax)		76
Flota requerida (capacidad 42 pax)		2
Frecuencia mínima (hora pico)		8.07
Frecuencia media (hora valle)		20.21
Índice pasajero por kilometro (IPK)		7.52

Código de Ruta	A1
Distancia de la Ruta (KM)	12.09
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.05
Promedio de recorrido Km/día	2,382
Promedio de recorrido Km/mes	61,943
Demanda: Viajes diarios	20,635
Demanda: Viajes iniciales	19,665
Demanda: Viajes complementarios	971
Demanda de pasajeros /hora pico	1,414
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	16
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.55
Frecuencia media (hora valle)	6.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.66

Código de Ruta	A2
Distancia de la Ruta (KM)	12.60
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.30
Promedio de recorrido Km/día	665
Promedio de recorrido Km/mes	17,280
Demanda: Viajes diarios	5,534
Demanda: Viajes iniciales	4,436
Demanda: Viajes complementarios	1,097
Demanda de pasajeros /hora pico	377

Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	4
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	9.54
Frecuencia media (hora valle)	23.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.33

Código de Ruta	A3
Distancia de la Ruta (KM)	15.47
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.74
Promedio de recorrido Km/día	2,996
Promedio de recorrido Km/mes	77,898
Demanda: Viajes diarios	23,207
Demanda: Viajes iniciales	17,470
Demanda: Viajes complementarios	5,737
Demanda de pasajeros /hora pico	1,379
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	20
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.61
Frecuencia media (hora valle)	6.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.75

Código de Ruta	A4
Distancia de la Ruta (KM)	11.57
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.79
Promedio de recorrido Km/día	1,488.48
Promedio de recorrido Km/mes	38,700
Demanda: Viajes diarios	13,070
Demanda: Viajes iniciales	8,340
Demanda: Viajes complementarios	4,730
Demanda de pasajeros /hora pico	920
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	10
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.91
Frecuencia media (hora valle)	9.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.78

Código de Ruta	A8
Distancia de la Ruta (KM)	12.99
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.50
Promedio de recorrido Km/día	520
Promedio de recorrido Km/mes	13,515
Demanda: Viajes diarios	5,690
Demanda: Viajes iniciales	4,278
Demanda: Viajes complementarios	1,412
Demanda de pasajeros /hora pico	286
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0

Flota requerida (capacidad 60 pax)	3
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	12.58
Frecuencia media (hora valle)	31.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.95

Código de Ruta	A9
Distancia de la Ruta (KM)	9.04
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.52
Promedio de recorrido Km/día	277
Promedio de recorrido Km/mes	7,208
Demanda: Viajes diarios	1,965
Demanda: Viajes iniciales	1,477
Demanda: Viajes complementarios	488
Demanda de pasajeros /hora pico	154
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	2
Frecuencia mínima (hora pico)	16.42
Frecuencia media (hora valle)	41.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.09

Código de Ruta	A17
Distancia de la Ruta (KM)	18.13
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.07
Promedio de recorrido Km/día	2,158
Promedio de recorrido Km/mes	56,095
Demanda: Viajes diarios	10,148
Demanda: Viajes iniciales	6,380
Demanda: Viajes complementarios	3,768
Demanda de pasajeros /hora pico	854
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	14
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.22
Frecuencia media (hora valle)	10.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.70

Código de Ruta	A24
Distancia de la Ruta (KM)	13.08
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.54
Promedio de recorrido Km/día	789
Promedio de recorrido Km/mes	20,508
Demanda: Viajes diarios	6,603
Demanda: Viajes iniciales	4,971
Demanda: Viajes complementarios	1,632
Demanda de pasajeros /hora pico	431
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5

Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	8.35
Frecuencia media (hora valle)	20.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.37

Código de Ruta	T24
Distancia de la Ruta (KM)	12.83
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.42
Promedio de recorrido Km/día	577
Promedio de recorrido Km/mes	15,015
Demanda: Viajes diarios	1,814
Demanda: Viajes iniciales	1,601
Demanda: Viajes complementarios	212
Demanda de pasajeros /hora pico	321
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	4
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	11.20
Frecuencia media (hora valle)	28.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.14

Código de Ruta	T25
Distancia de la Ruta (KM)	18.81
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.41
Promedio de recorrido Km/día	1,013
Promedio de recorrido Km/mes	26,336
Demanda: Viajes diarios	7,576
Demanda: Viajes iniciales	6,946
Demanda: Viajes complementarios	630
Demanda de pasajeros /hora pico	513
Flota requerida (capacidad 80 pax)	7
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	9.36
Frecuencia media (hora valle)	23.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.48

**CARACTERÍSTICAS DE LAS RUTAS QUE COMPONEN LAS UNIDADES DE NEGOCIO AL
100%**

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 1A	CORREDOR TRONCAL - NORTE
Rutas comprendidas: BRT1A + BRT1B		
Kilómetros de recorrido Km/día		14,217
Kilómetros de recorrido Km/mes		369,646
Demanda: Viajes diarios		165,420
Demanda: Viajes iniciales		18,378
Demanda: Viajes complementarios		147,042
Demanda de pasajeros /hora pico		10,833
Flota requerida (unidades de 18 ml)		59
Frecuencia mínima (hora pico)		3.21
Frecuencia media (hora valle)		8.03
Índice pasajero por kilometro (IPK)		12.52

Código de Ruta	BRT1A
Distancia de la Ruta (KM)	34.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	17.48
Promedio de recorrido Km/día	7,341
Promedio de recorrido Km/mes	190,854
Demanda: Viajes diarios	81,181
Demanda: Viajes iniciales	9,019
Demanda: Viajes complementarios	72,162
Demanda de pasajeros /hora pico	5,317
Flota requerida (unidades de 18 ml)	30
Frecuencia mínima (hora pico)	2.40
Frecuencia media (hora valle)	6.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	11.06

Código de Ruta	BRT1B
Distancia de la Ruta (KM)	16.52
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.26
Promedio de recorrido Km/día	2,287
Promedio de recorrido Km/mes	59,472
Demanda: Viajes diarios	37,107
Demanda: Viajes iniciales	4,123
Demanda: Viajes complementarios	32,984
Demanda de pasajeros /hora pico	2,430
Flota requerida (unidades de 18 ml)	11
Frecuencia mínima (hora pico)	3.64
Frecuencia media (hora valle)	9.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	16.22

Código de Ruta	BRT1E
Distancia de la Ruta (KM)	32.78
Distancia de Ruta Sentido (KM)	16.39
Promedio de recorrido Km/día	4,589
Promedio de recorrido Km/mes	119,319
Demanda: Viajes diarios	47,133
Demanda: Viajes iniciales	5,236
Demanda: Viajes complementarios	41,896
Demanda de pasajeros /hora pico	3,087

Flota requerida (unidades de 18 ml)	18
Frecuencia mínima (hora pico)	3.60
Frecuencia media (hora valle)	9.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.27

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 1B	CORREDOR TRONCAL - SUR
Rutas comprendidas: BRT2A + BRT2B		
Kilómetros de recorrido Km/día		14,217
Kilómetros de recorrido Km/mes		369,646
Demanda: Viajes diarios		165,420
Demanda: Viajes iniciales		18,378
Demanda: Viajes complementarios		147,042
Demanda de pasajeros /hora pico		10,833
Flota requerida (unidades de 18 ml)		59
Frecuencia mínima (hora pico)		3.21
Frecuencia media (hora valle)		8.03
Índice pasajero por kilometro (IPK)		12.52

Código de Ruta	BRT2A
Distancia de la Ruta (KM)	34.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	17.48
Promedio de recorrido Km/día	7,341
Promedio de recorrido Km/mes	190,854
Demanda: Viajes diarios	81,181
Demanda: Viajes iniciales	9,019
Demanda: Viajes complementarios	72,162
Demanda de pasajeros /hora pico	5,317
Flota requerida (unidades de 18 ml)	30
Frecuencia mínima (hora pico)	2.40
Frecuencia media (hora valle)	6.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	11.06

Código de Ruta	BRT2B
Distancia de la Ruta (KM)	16.52
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.26
Promedio de recorrido Km/día	2,287
Promedio de recorrido Km/mes	59,472
Demanda: Viajes diarios	37,107
Demanda: Viajes iniciales	4,123
Demanda: Viajes complementarios	32,984
Demanda de pasajeros /hora pico	2,430
Flota requerida (unidades de 18 ml)	11
Frecuencia mínima (hora pico)	3.64
Frecuencia media (hora valle)	9.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	16.22

Código de Ruta	BRT2E
Distancia de la Ruta (KM)	32.78
Distancia de Ruta Sentido (KM)	16.39
Promedio de recorrido Km/día	4,589
Promedio de recorrido Km/mes	119,319
Demanda: Viajes diarios	47,133
Demanda: Viajes iniciales	5,236

Demanda: Viajes complementarios	41,896
Demanda de pasajeros /hora pico	3,087
Flota requerida (unidades de 18 ml)	18
Frecuencia mínima (hora pico)	3.60
Frecuencia media (hora valle)	9.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.27

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 2	CONO NORTE
Rutas comprendidas: A25 + A27 + A28 + A29 + A37 + A38		
Kilómetros de recorrido Km/día		14,648
Kilómetros de recorrido Km/mes		380,845
Demanda: Viajes diarios		114,740
Demanda: Viajes iniciales		66,497
Demanda: Viajes complementarios		48,243
Demanda de pasajeros /hora pico		8,461
Flota requerida (capacidad 80 pax)		35
Flota requerida (capacidad 60 pax)		35
Flota requerida (capacidad 42 pax)		33
Frecuencia mínima (hora pico)		4.94
Frecuencia media (hora valle)		12.33
Índice pasajero por kilometro (IPK)		8.94

Código de Ruta	A25
Distancia de la Ruta (KM)	12.49
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.25
Promedio de recorrido Km/día	3,747
Promedio de recorrido Km/mes	97,422
Demanda: Viajes diarios	25,135
Demanda: Viajes iniciales	11,519
Demanda: Viajes complementarios	13,616
Demanda de pasajeros /hora pico	2,137
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	25
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.68
Frecuencia media (hora valle)	4.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.71

Código de Ruta	A27
Distancia de la Ruta (KM)	10.78
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.39
Promedio de recorrido Km/día	4,674
Promedio de recorrido Km/mes	121,529
Demanda: Viajes diarios	23,571
Demanda: Viajes iniciales	15,115
Demanda: Viajes complementarios	8,456
Demanda de pasajeros /hora pico	2,158
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	31
Frecuencia mínima (hora pico)	1.17

Frecuencia media (hora valle)	2.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.04

Código de Ruta	A28
Distancia de la Ruta (KM)	14.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.48
Promedio de recorrido Km/día	885
Promedio de recorrido Km/mes	23,009
Demanda: Viajes diarios	9,233
Demanda: Viajes iniciales	5,493
Demanda: Viajes complementarios	3,739
Demanda de pasajeros /hora pico	563
Flota requerida (capacidad 80 pax)	7
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	8.52
Frecuencia media (hora valle)	21.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.43

Código de Ruta	A38
Distancia de la Ruta (KM)	14.96
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.48
Promedio de recorrido Km/día	3,553
Promedio de recorrido Km/mes	92,366
Demanda: Viajes diarios	33,544
Demanda: Viajes iniciales	21,300
Demanda: Viajes complementarios	12,243
Demanda de pasajeros /hora pico	2,249
Flota requerida (capacidad 80 pax)	28
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.13
Frecuencia media (hora valle)	5.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	9.44

Código de Ruta	A29
Distancia de la Ruta (KM)	8.51
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.26
Promedio de recorrido Km/día	330
Promedio de recorrido Km/mes	8,577
Demanda: Viajes diarios	2,585
Demanda: Viajes iniciales	1,493
Demanda: Viajes complementarios	1,092
Demanda de pasajeros /hora pico	194
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	2
Frecuencia mínima (hora pico)	13.01
Frecuencia media (hora valle)	32.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.84

Código de Ruta	A37
Distancia de la Ruta (KM)	9.02
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.51
Promedio de recorrido Km/día	1,459
Promedio de recorrido Km/mes	37,942
Demanda: Viajes diarios	20,673
Demanda: Viajes iniciales	11,577
Demanda: Viajes complementarios	9,096
Demanda de pasajeros /hora pico	1,161
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	10
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.10
Frecuencia media (hora valle)	7.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	14.17

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 3	CAYMA
Rutas comprendidas: A5 + A26 + A30 + A31 + A32 + A33 + A34 + A36 + A39		
Kilómetros de recorrido Km/día		34,001
Kilómetros de recorrido Km/mes		884,022
Demanda: Viajes diarios		218,350
Demanda: Viajes iniciales		189,418
Demanda: Viajes complementarios		#¡REF!
Demanda de pasajeros /hora pico		16,094
Flota requerida (capacidad 80 pax)		49
Flota requerida (capacidad 60 pax)		169
Flota requerida (capacidad 42 pax)		5
Frecuencia mínima (hora pico)		4.04
Frecuencia media (hora valle)		10.13
Índice pasajero por kilometro (IPK)		6.45

Código de Ruta	A5
Distancia de la Ruta (KM)	18.92
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.46
Promedio de recorrido Km/día	7,012
Promedio de recorrido Km/mes	182,300
Demanda: Viajes diarios	83,632
Demanda: Viajes iniciales	80,448
Demanda: Viajes complementarios	3,184
Demanda de pasajeros /hora pico	3,537
Flota requerida (capacidad 80 pax)	49
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.36
Frecuencia media (hora valle)	3.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	11.93

Código de Ruta	A26
Distancia de la Ruta (KM)	17.00
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.50
Promedio de recorrido Km/día	5,509

Promedio de recorrido Km/mes	143,242
Demanda: Viajes diarios	19,632
Demanda: Viajes iniciales	14,742
Demanda: Viajes complementarios	4,890
Demanda de pasajeros /hora pico	2,336
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	37
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.54
Frecuencia media (hora valle)	3.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.56

Código de Ruta	A30
Distancia de la Ruta (KM)	12.02
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.01
Promedio de recorrido Km/día	983
Promedio de recorrido Km/mes	25,560
Demanda: Viajes diarios	7,025
Demanda: Viajes iniciales	4,416
Demanda: Viajes complementarios	2,608
Demanda de pasajeros /hora pico	584
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	6
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	6.17
Frecuencia media (hora valle)	15.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.15

Código de Ruta	A31
Distancia de la Ruta (KM)	13.03
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.52
Promedio de recorrido Km/día	7,176
Promedio de recorrido Km/mes	186,574
Demanda: Viajes diarios	19,551
Demanda: Viajes iniciales	14,370
Demanda: Viajes complementarios	5,181
Demanda de pasajeros /hora pico	4,006
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	48
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	0.90
Frecuencia media (hora valle)	2.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	2.72

Código de Ruta	A32
Distancia de la Ruta (KM)	10.59
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.30
Promedio de recorrido Km/día	1,966
Promedio de recorrido Km/mes	51,109
Demanda: Viajes diarios	22,948
Demanda: Viajes iniciales	13,883
Demanda: Viajes complementarios	9,064

Demanda de pasajeros /hora pico	1,332
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	13
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.70
Frecuencia media (hora valle)	6.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	11.67

Código de Ruta	A33
Distancia de la Ruta (KM)	13.21
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.61
Promedio de recorrido Km/día	721
Promedio de recorrido Km/mes	18,739
Demanda: Viajes diarios	2,197
Demanda: Viajes iniciales	1,329
Demanda: Viajes complementarios	868
Demanda de pasajeros /hora pico	390
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	9.23
Frecuencia media (hora valle)	23.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.05

Código de Ruta	A34
Distancia de la Ruta (KM)	13.05
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.53
Promedio de recorrido Km/día	769
Promedio de recorrido Km/mes	19,983
Demanda: Viajes diarios	4,196
Demanda: Viajes iniciales	3,084
Demanda: Viajes complementarios	1,112
Demanda de pasajeros /hora pico	295
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	5
Frecuencia mínima (hora pico)	8.55
Frecuencia media (hora valle)	21.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.46

Código de Ruta	A36
Distancia de la Ruta (KM)	21.00
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.50
Promedio de recorrido Km/día	8,284
Promedio de recorrido Km/mes	215,391
Demanda: Viajes diarios	48,749
Demanda: Viajes iniciales	48,749
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	2,844
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	50
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0

Frecuencia mínima (hora pico)	1.27
Frecuencia media (hora valle)	3.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.88

Código de Ruta	A39
Distancia de la Ruta (KM)	14.68
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.34
Promedio de recorrido Km/día	1,582
Promedio de recorrido Km/mes	41,125
Demanda: Viajes diarios	10,419
Demanda: Viajes iniciales	8,396
Demanda: Viajes complementarios	2,024
Demanda de pasajeros /hora pico	771
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	10
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.67
Frecuencia media (hora valle)	11.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.59

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 4	MIRAFLORES - ASA
Rutas comprendidas: A14 + A15 + A40 + A41 + T13 + T14 + T15 + T16 + T17 + T18 + T38		
Kilómetros de recorrido Km/día		34,553
Kilómetros de recorrido Km/mes		898,373
Demanda: Viajes diarios		192,612
Demanda: Viajes iniciales		180,411
Demanda: Viajes complementarios		12,201
Demanda de pasajeros /hora pico		11,736
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		99
Flota requerida (capacidad 42 pax)		115
Frecuencia mínima (hora pico)		4.09
Frecuencia media (hora valle)		10.24
Índice pasajero por kilometro (IPK)		5.82

Código de Ruta	A14
Distancia de la Ruta (KM)	20.43
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.22
Promedio de recorrido Km/día	4,363
Promedio de recorrido Km/mes	113,438
Demanda: Viajes diarios	17,594
Demanda: Viajes iniciales	15,264
Demanda: Viajes complementarios	2,330
Demanda de pasajeros /hora pico	1,068
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	27
Frecuencia mínima (hora pico)	2.36
Frecuencia media (hora valle)	5.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.03

Código de Ruta	A15
Distancia de la Ruta (KM)	11.85
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.93
Promedio de recorrido Km/día	4,407
Promedio de recorrido Km/mes	114,584
Demanda: Viajes diarios	23,169
Demanda: Viajes iniciales	22,876
Demanda: Viajes complementarios	293
Demanda de pasajeros /hora pico	1,882
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	29
Frecuencia mínima (hora pico)	1.34
Frecuencia media (hora valle)	3.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.26

Código de Ruta	A40
Distancia de la Ruta (KM)	13.88
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.94
Promedio de recorrido Km/día	810
Promedio de recorrido Km/mes	21,051
Demanda: Viajes diarios	4,000
Demanda: Viajes iniciales	2,775
Demanda: Viajes complementarios	1,225
Demanda de pasajeros /hora pico	417
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	8.64
Frecuencia media (hora valle)	21.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.94

Código de Ruta	A41
Distancia de la Ruta (KM)	13.89
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.95
Promedio de recorrido Km/día	803
Promedio de recorrido Km/mes	20,879
Demanda: Viajes diarios	5,246
Demanda: Viajes iniciales	5,246
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	289
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	5
Frecuencia mínima (hora pico)	8.71
Frecuencia media (hora valle)	21.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.53

Código de Ruta	T13
Distancia de la Ruta (KM)	12.88
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.44

Promedio de recorrido Km/día	2,538
Promedio de recorrido Km/mes	65,991
Demanda: Viajes diarios	18,323
Demanda: Viajes iniciales	16,514
Demanda: Viajes complementarios	1,809
Demanda de pasajeros /hora pico	987
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	17
Frecuencia mínima (hora pico)	2.55
Frecuencia media (hora valle)	6.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.22

Código de Ruta	T14
Distancia de la Ruta (KM)	20.43
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.22
Promedio de recorrido Km/día	4,950
Promedio de recorrido Km/mes	128,709
Demanda: Viajes diarios	24,331
Demanda: Viajes iniciales	23,662
Demanda: Viajes complementarios	669
Demanda de pasajeros /hora pico	1,210
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	30
Frecuencia mínima (hora pico)	2.08
Frecuencia media (hora valle)	5.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.91

Código de Ruta	T15
Distancia de la Ruta (KM)	16.07
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.04
Promedio de recorrido Km/día	3,218
Promedio de recorrido Km/mes	83,668
Demanda: Viajes diarios	30,319
Demanda: Viajes iniciales	30,260
Demanda: Viajes complementarios	59
Demanda de pasajeros /hora pico	1,433
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	21
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.51
Frecuencia media (hora valle)	6.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	9.42

Código de Ruta	T16
Distancia de la Ruta (KM)	15.78
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.89
Promedio de recorrido Km/día	1,700
Promedio de recorrido Km/mes	44,189
Demanda: Viajes diarios	10,757
Demanda: Viajes iniciales	9,923

Demanda: Viajes complementarios	835
Demanda de pasajeros /hora pico	769
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	11
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.68
Frecuencia media (hora valle)	11.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.33

Código de Ruta	T17
Distancia de la Ruta (KM)	23.61
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.80
Promedio de recorrido Km/día	5,414
Promedio de recorrido Km/mes	140,770
Demanda: Viajes diarios	33,702
Demanda: Viajes iniciales	29,660
Demanda: Viajes complementarios	4,042
Demanda de pasajeros /hora pico	1,644
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	31
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.19
Frecuencia media (hora valle)	5.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.22

Código de Ruta	T18
Distancia de la Ruta (KM)	22.10
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.05
Promedio de recorrido Km/día	5,266
Promedio de recorrido Km/mes	136,913
Demanda: Viajes diarios	19,259
Demanda: Viajes iniciales	18,320
Demanda: Viajes complementarios	939
Demanda de pasajeros /hora pico	1,714
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	31
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.10
Frecuencia media (hora valle)	5.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.66

Código de Ruta	T38
Distancia de la Ruta (KM)	16.77
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.39
Promedio de recorrido Km/día	1,084
Promedio de recorrido Km/mes	28,180
Demanda: Viajes diarios	5,912
Demanda: Viajes iniciales	5,912
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	323
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0

Flota requerida (capacidad 42 pax)	7
Frecuencia mínima (hora pico)	7.80
Frecuencia media (hora valle)	19.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.45

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 5	MARIANO MELGAR
Rutas comprendidas: A43 + T6 + T7 + T8 + T35		
Kilómetros de recorrido Km/día		31,047
Kilómetros de recorrido Km/mes		807,221
Demanda: Viajes diarios		145,048
Demanda: Viajes iniciales		131,869
Demanda: Viajes complementarios		13,179
Demanda de pasajeros /hora pico		10,759
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		47
Flota requerida (capacidad 42 pax)		158
Frecuencia mínima (hora pico)		2.33
Frecuencia media (hora valle)		5.84
Índice pasajero por kilometro (IPK)		5.51

Código de Ruta	A43
Distancia de la Ruta (KM)	13.94
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.97
Promedio de recorrido Km/día	6,044
Promedio de recorrido Km/mes	157,153
Demanda: Viajes diarios	29,287
Demanda: Viajes iniciales	29,287
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	3,089
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	40
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.17
Frecuencia media (hora valle)	2.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.85

Código de Ruta	T7
Distancia de la Ruta (KM)	13.37
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.69
Promedio de recorrido Km/día	2,161
Promedio de recorrido Km/mes	56,197
Demanda: Viajes diarios	11,130
Demanda: Viajes iniciales	11,130
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	809
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	14
Frecuencia mínima (hora pico)	3.11
Frecuencia media (hora valle)	7.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.15

Código de Ruta	T8
Distancia de la Ruta (KM)	11.87
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.94
Promedio de recorrido Km/día	1,046
Promedio de recorrido Km/mes	27,193
Demanda: Viajes diarios	9,353
Demanda: Viajes iniciales	9,353
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	629
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	7
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	5.72
Frecuencia media (hora valle)	14.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.94

Código de Ruta	T35
Distancia de la Ruta (KM)	16.83
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.41
Promedio de recorrido Km/día	8,835
Promedio de recorrido Km/mes	229,703
Demanda: Viajes diarios	35,120
Demanda: Viajes iniciales	32,239
Demanda: Viajes complementarios	2,881
Demanda de pasajeros /hora pico	2,628
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	58
Frecuencia mínima (hora pico)	0.96
Frecuencia media (hora valle)	2.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.98

Código de Ruta	T6
Distancia de la Ruta (KM)	18.39
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.20
Promedio de recorrido Km/día	12,960.57
Promedio de recorrido Km/mes	336,974.86
Demanda: Viajes diarios	60,157
Demanda: Viajes iniciales	49,860
Demanda: Viajes complementarios	10,298
Demanda de pasajeros /hora pico	3,604
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	86
Frecuencia mínima (hora pico)	0.70
Frecuencia media (hora valle)	1.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.64

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 6	PAUCARPATA
--------------------------	--------------	-------------------

Rutas comprendidas: A7 + T3 + T4 + T5 + T9 + T11 + T12 + T32 + T33 + T37	
Kilómetros de recorrido Km/día	46,568
Kilómetros de recorrido Km/mes	1,210,778
Demanda: Viajes diarios	257,339
Demanda: Viajes iniciales	224,587
Demanda: Viajes complementarios	32,752
Demanda de pasajeros /hora pico	15,923
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	194
Flota requerida (capacidad 42 pax)	102
Frecuencia mínima (hora pico)	2.75
Frecuencia media (hora valle)	6.88
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.48

Código de Ruta	A7
Distancia de la Ruta (KM)	19.53
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.77
Promedio de recorrido Km/día	4,831
Promedio de recorrido Km/mes	125,599
Demanda: Viajes diarios	23,019
Demanda: Viajes iniciales	15,662
Demanda: Viajes complementarios	7,357
Demanda de pasajeros /hora pico	1,773
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	31
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.03
Frecuencia media (hora valle)	5.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.77

Código de Ruta	T3
Distancia de la Ruta (KM)	16.90
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.45
Promedio de recorrido Km/día	2,009
Promedio de recorrido Km/mes	52,231
Demanda: Viajes diarios	18,750
Demanda: Viajes iniciales	17,388
Demanda: Viajes complementarios	1,361
Demanda de pasajeros /hora pico	849
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	13
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.24
Frecuencia media (hora valle)	10.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	9.33

Código de Ruta	T4
Distancia de la Ruta (KM)	18.03
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.01
Promedio de recorrido Km/día	9,442
Promedio de recorrido Km/mes	245,501

Demanda: Viajes diarios	46,906
Demanda: Viajes iniciales	42,232
Demanda: Viajes complementarios	4,674
Demanda de pasajeros /hora pico	3,707
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	62
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	0.97
Frecuencia media (hora valle)	2.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.97

Código de Ruta	T5
Distancia de la Ruta (KM)	17.52
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.76
Promedio de recorrido Km/día	5,535
Promedio de recorrido Km/mes	143,921
Demanda: Viajes diarios	20,823
Demanda: Viajes iniciales	18,749
Demanda: Viajes complementarios	2,075
Demanda de pasajeros /hora pico	1,595
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	37
Frecuencia mínima (hora pico)	1.58
Frecuencia media (hora valle)	4.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.76

Código de Ruta	T9
Distancia de la Ruta (KM)	14.92
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.46
Promedio de recorrido Km/día	3,995
Promedio de recorrido Km/mes	103,865
Demanda: Viajes diarios	21,669
Demanda: Viajes iniciales	21,059
Demanda: Viajes complementarios	610
Demanda de pasajeros /hora pico	1,335
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	26
Frecuencia mínima (hora pico)	1.89
Frecuencia media (hora valle)	4.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.42

Código de Ruta	T11
Distancia de la Ruta (KM)	21.80
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.90
Promedio de recorrido Km/día	10,219
Promedio de recorrido Km/mes	265,695
Demanda: Viajes diarios	74,401
Demanda: Viajes iniciales	66,987
Demanda: Viajes complementarios	7,413

Demanda de pasajeros /hora pico	3,398
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	61
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.06
Frecuencia media (hora valle)	2.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.28

Código de Ruta	T12
Distancia de la Ruta (KM)	20.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.35
Promedio de recorrido Km/día	2,532
Promedio de recorrido Km/mes	65,838
Demanda: Viajes diarios	10,832
Demanda: Viajes iniciales	9,345
Demanda: Viajes complementarios	1,488
Demanda de pasajeros /hora pico	612
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	15
Frecuencia mínima (hora pico)	4.12
Frecuencia media (hora valle)	10.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.28

Código de Ruta	T32
Distancia de la Ruta (KM)	15.02
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.51
Promedio de recorrido Km/día	1,676
Promedio de recorrido Km/mes	43,568
Demanda: Viajes diarios	9,603
Demanda: Viajes iniciales	8,026
Demanda: Viajes complementarios	1,577
Demanda de pasajeros /hora pico	559
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	11
Frecuencia mínima (hora pico)	4.51
Frecuencia media (hora valle)	11.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.73

Código de Ruta	T33
Distancia de la Ruta (KM)	19.77
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.89
Promedio de recorrido Km/día	4,304
Promedio de recorrido Km/mes	111,898
Demanda: Viajes diarios	23,691
Demanda: Viajes iniciales	19,003
Demanda: Viajes complementarios	4,688
Demanda de pasajeros /hora pico	1,566
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	27
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.30

Frecuencia media (hora valle)	5.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.50

Código de Ruta	T37
Distancia de la Ruta (KM)	19.13
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.57
Promedio de recorrido Km/día	2,026
Promedio de recorrido Km/mes	52,664
Demanda: Viajes diarios	7,644
Demanda: Viajes iniciales	6,135
Demanda: Viajes complementarios	1,509
Demanda de pasajeros /hora pico	529
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	13
Frecuencia mínima (hora pico)	4.76
Frecuencia media (hora valle)	11.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.77

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 7	SABANDIA
Rutas comprendidas: A6 + A10 + A21 + T1 + T2		
Kilómetros de recorrido Km/día	18 hr	32,095
Kilómetros de recorrido Km/mes		834,478
Demanda: Viajes diarios		148,077
Demanda: Viajes iniciales		133,379
Demanda: Viajes complementarios		14,698
Demanda de pasajeros /hora pico		9,985
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		147
Flota requerida (capacidad 42 pax)		44
Frecuencia mínima (hora pico)		2.64
Frecuencia media (hora valle)		6.62
Índice pasajero por kilometro (IPK)		4.32

Código de Ruta	A6
Distancia de la Ruta (KM)	22.10
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.05
Promedio de recorrido Km/día	2,248
Promedio de recorrido Km/mes	58,443
Demanda: Viajes diarios	8,245
Demanda: Viajes iniciales	5,532
Demanda: Viajes complementarios	2,713
Demanda de pasajeros /hora pico	729
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	13
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.94
Frecuencia media (hora valle)	12.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.67

Código de Ruta	A10
Distancia de la Ruta (KM)	20.80
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.40
Promedio de recorrido Km/día	7,280
Promedio de recorrido Km/mes	189,280
Demanda: Viajes diarios	33,303
Demanda: Viajes iniciales	26,682
Demanda: Viajes complementarios	6,621
Demanda de pasajeros /hora pico	1,751
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	44
Frecuencia mínima (hora pico)	1.44
Frecuencia media (hora valle)	3.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.57

Código de Ruta	A21
Distancia de la Ruta (KM)	17.28
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.64
Promedio de recorrido Km/día	9,870
Promedio de recorrido Km/mes	256,627
Demanda: Viajes diarios	59,432
Demanda: Viajes iniciales	54,734
Demanda: Viajes complementarios	4,698
Demanda de pasajeros /hora pico	4,029
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	65
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	0.89
Frecuencia media (hora valle)	2.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.02

Código de Ruta	T1
Distancia de la Ruta (KM)	23.90
Distancia de Ruta Sentido (KM)	11.95
Promedio de recorrido Km/día	2,619
Promedio de recorrido Km/mes	68,084
Demanda: Viajes diarios	9,429
Demanda: Viajes iniciales	9,429
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	783
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	15
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.60
Frecuencia media (hora valle)	11.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.60

Código de Ruta	T2
Distancia de la Ruta (KM)	27.10
Distancia de Ruta Sentido (KM)	13.55
Promedio de recorrido Km/día	10,079

Promedio de recorrido Km/mes	262,044
Demanda: Viajes diarios	37,667
Demanda: Viajes iniciales	37,001
Demanda: Viajes complementarios	666
Demanda de pasajeros /hora pico	2,693
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	54
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.34
Frecuencia media (hora valle)	3.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.74

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 8	SOCABAYA
Rutas comprendidas: A13 + A18 + A23 + A35 + A44 + T22 + T23 + T36		
Kilómetros de recorrido Km/día		24,094
Kilómetros de recorrido Km/mes		626,434
Demanda: Viajes diarios		143,568
Demanda: Viajes iniciales		123,224
Demanda: Viajes complementarios		20,344
Demanda de pasajeros /hora pico		9,614
Flota requerida (capacidad 80 pax)		0
Flota requerida (capacidad 60 pax)		136
Flota requerida (capacidad 42 pax)		20
Frecuencia mínima (hora pico)		9.46
Frecuencia media (hora valle)		23.68
Índice pasajero por kilometro (IPK)		5.22

Código de Ruta	A13
Distancia de la Ruta (KM)	4.87
Distancia de Ruta Sentido (KM)	2.44
Promedio de recorrido Km/día	40.45
Promedio de recorrido Km/mes	1,052
Demanda: Viajes diarios	522
Demanda: Viajes iniciales	346
Demanda: Viajes complementarios	176
Demanda de pasajeros /hora pico	42
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	1
Frecuencia mínima (hora pico)	60.67
Frecuencia media (hora valle)	151.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	12.90

Código de Ruta	A18
Distancia de la Ruta (KM)	11.59
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.80
Promedio de recorrido Km/día	2,280
Promedio de recorrido Km/mes	59,271
Demanda: Viajes diarios	842
Demanda: Viajes iniciales	478
Demanda: Viajes complementarios	364

Demanda de pasajeros /hora pico	980
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	15
Frecuencia mínima (hora pico)	2.57
Frecuencia media (hora valle)	6.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	0.37

Código de Ruta	A35
Distancia de la Ruta (KM)	14.50
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.25
Promedio de recorrido Km/día	3,269
Promedio de recorrido Km/mes	85,007
Demanda: Viajes diarios	33,371
Demanda: Viajes iniciales	19,365
Demanda: Viajes complementarios	14,006
Demanda de pasajeros /hora pico	1,623
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	22
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.22
Frecuencia media (hora valle)	5.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.21

Código de Ruta	A44
Distancia de la Ruta (KM)	11.45
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.73
Promedio de recorrido Km/día	642
Promedio de recorrido Km/mes	16,680
Demanda: Viajes diarios	3,150
Demanda: Viajes iniciales	1,832
Demanda: Viajes complementarios	1,317
Demanda de pasajeros /hora pico	281
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	4
Frecuencia mínima (hora pico)	8.98
Frecuencia media (hora valle)	22.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.91

Código de Ruta	T22
Distancia de la Ruta (KM)	13.20
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.60
Promedio de recorrido Km/día	844
Promedio de recorrido Km/mes	21,951
Demanda: Viajes diarios	6,003
Demanda: Viajes iniciales	4,637
Demanda: Viajes complementarios	1,365
Demanda de pasajeros /hora pico	457
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	6
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0

Frecuencia mínima (hora pico)	7.88
Frecuencia media (hora valle)	19.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.11

Código de Ruta	T23
Distancia de la Ruta (KM)	18.97
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.49
Promedio de recorrido Km/día	4,607
Promedio de recorrido Km/mes	119,787
Demanda: Viajes diarios	25,168
Demanda: Viajes iniciales	23,453
Demanda: Viajes complementarios	1,715
Demanda de pasajeros /hora pico	1,750
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	30
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.06
Frecuencia media (hora valle)	5.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.46

Código de Ruta	T36
Distancia de la Ruta (KM)	19.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.85
Promedio de recorrido Km/día	12,411
Promedio de recorrido Km/mes	322,686
Demanda: Viajes diarios	74,513
Demanda: Viajes iniciales	73,113
Demanda: Viajes complementarios	1,400
Demanda de pasajeros /hora pico	4,482
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	78
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	0.80
Frecuencia media (hora valle)	2.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.00

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 9	HUNTER - SACHACA
Rutas comprendidas: A19 + A20 + A42 + A11 + A12 + A22 + T19 + T20 + T21 + T26 + T28 + T29 + T30 + T31		
Kilómetros de recorrido Km/día	18 hr	28,946
Kilómetros de recorrido Km/mes		752,586
Demanda: Viajes diarios		144,381
Demanda: Viajes iniciales		130,124
Demanda: Viajes complementarios		14,257
Demanda de pasajeros /hora pico		11,045
Flota requerida (capacidad 80 pax)		16
Flota requerida (capacidad 60 pax)		123
Flota requerida (capacidad 42 pax)		46
Frecuencia mínima (hora pico)		8.43
Frecuencia media (hora valle)		21.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)		5.88

Código de Ruta	A19
Distancia de la Ruta (KM)	14.22
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.11
Promedio de recorrido Km/día	1,660
Promedio de recorrido Km/mes	43,158
Demanda: Viajes diarios	8,772
Demanda: Viajes iniciales	6,216
Demanda: Viajes complementarios	2,556
Demanda de pasajeros /hora pico	585
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	11
Frecuencia mínima (hora pico)	4.31
Frecuencia media (hora valle)	10.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.28

Código de Ruta	A20
Distancia de la Ruta (KM)	15.71
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.86
Promedio de recorrido Km/día	865
Promedio de recorrido Km/mes	22,486
Demanda: Viajes diarios	6,339
Demanda: Viajes iniciales	6,339
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	394
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	6
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	9.14
Frecuencia media (hora valle)	22.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.33

Código de Ruta	A42
Distancia de la Ruta (KM)	17.14
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.57
Promedio de recorrido Km/día	3,607
Promedio de recorrido Km/mes	93,772
Demanda: Viajes diarios	15,127
Demanda: Viajes iniciales	12,852
Demanda: Viajes complementarios	2,275
Demanda de pasajeros /hora pico	1,061
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	24
Frecuencia mínima (hora pico)	2.38
Frecuencia media (hora valle)	6.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.19

Código de Ruta	T19
Distancia de la Ruta (KM)	18.98
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.49

Promedio de recorrido Km/día	1,265
Promedio de recorrido Km/mes	32,899
Demanda: Viajes diarios	8,703
Demanda: Viajes iniciales	8,703
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	476
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	8
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	7.56
Frecuencia media (hora valle)	18.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.88

Código de Ruta	T20
Distancia de la Ruta (KM)	21.00
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.50
Promedio de recorrido Km/día	253
Promedio de recorrido Km/mes	6,577
Demanda: Viajes diarios	1,789
Demanda: Viajes iniciales	1,789
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	86
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	2
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	41.83
Frecuencia media (hora valle)	104.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.07

Código de Ruta	T21
Distancia de la Ruta (KM)	21.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	10.85
Promedio de recorrido Km/día	2,817
Promedio de recorrido Km/mes	73,243
Demanda: Viajes diarios	15,462
Demanda: Viajes iniciales	15,462
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	926
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	17
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.89
Frecuencia media (hora valle)	9.70
Índice pasajero por kilometro (IPK)	5.49

Código de Ruta	T26
Distancia de la Ruta (KM)	19.36
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.68
Promedio de recorrido Km/día	2,300
Promedio de recorrido Km/mes	59,800
Demanda: Viajes diarios	11,305
Demanda: Viajes iniciales	11,305

Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	1,130
Flota requerida (capacidad 80 pax)	16
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	4.25
Frecuencia media (hora valle)	10.60
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.92

Código de Ruta	T28
Distancia de la Ruta (KM)	26.70
Distancia de Ruta Sentido (KM)	13.35
Promedio de recorrido Km/día	2,184
Promedio de recorrido Km/mes	56,776
Demanda: Viajes diarios	5,507
Demanda: Viajes iniciales	5,059
Demanda: Viajes complementarios	448
Demanda de pasajeros /hora pico	583
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	12
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	6.17
Frecuencia media (hora valle)	15.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	2.52

Código de Ruta	T29
Distancia de la Ruta (KM)	17.37
Distancia de Ruta Sentido (KM)	8.69
Promedio de recorrido Km/día	1,422
Promedio de recorrido Km/mes	36,965
Demanda: Viajes diarios	5,580
Demanda: Viajes iniciales	5,132
Demanda: Viajes complementarios	448
Demanda de pasajeros /hora pico	410
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	9
Frecuencia mínima (hora pico)	6.15
Frecuencia media (hora valle)	15.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.92

Código de Ruta	T30
Distancia de la Ruta (KM)	14.83
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.42
Promedio de recorrido Km/día	1,384
Promedio de recorrido Km/mes	35,987
Demanda: Viajes diarios	9,618
Demanda: Viajes iniciales	9,618
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	667
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	9

Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	5.40
Frecuencia media (hora valle)	13.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	6.95

Código de Ruta	T31
Distancia de la Ruta (KM)	13.01
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.51
Promedio de recorrido Km/día	1,824
Promedio de recorrido Km/mes	47,419
Demanda: Viajes diarios	19,209
Demanda: Viajes iniciales	19,209
Demanda: Viajes complementarios	0
Demanda de pasajeros /hora pico	1,004
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	12
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.58
Frecuencia media (hora valle)	9.00
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.53

Código de Ruta	A11
Distancia de la Ruta (KM)	19.62
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.81
Promedio de recorrido Km/día	8,560
Promedio de recorrido Km/mes	222,564
Demanda: Viajes diarios	31,243
Demanda: Viajes iniciales	23,936
Demanda: Viajes complementarios	7,307
Demanda de pasajeros /hora pico	3,163
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	54
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	1.14
Frecuencia media (hora valle)	2.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	3.65

Código de Ruta	A12
Distancia de la Ruta (KM)	8.88
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.44
Promedio de recorrido Km/día	434
Promedio de recorrido Km/mes	11,276
Demanda: Viajes diarios	4,738
Demanda: Viajes iniciales	3,848
Demanda: Viajes complementarios	890
Demanda de pasajeros /hora pico	349
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	3
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	10.32
Frecuencia media (hora valle)	25.80
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.93

Código de Ruta	A22
Distancia de la Ruta (KM)	8.82
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.41
Promedio de recorrido Km/día	372
Promedio de recorrido Km/mes	9,664
Demanda: Viajes diarios	989
Demanda: Viajes iniciales	656
Demanda: Viajes complementarios	333
Demanda de pasajeros /hora pico	211
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	2
Frecuencia mínima (hora pico)	11.96
Frecuencia media (hora valle)	29.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	2.66

UNIDAD DE NEGOCIO	C - 10	PACHACUTEC
Rutas comprendidas: A1 + A2 + A3 + A4 + A8 + A9 + A17 + A24 + T24 + T25		
Kilómetros de recorrido Km/día		15,960
Kilómetros de recorrido Km/mes		414,949
Demanda: Viajes diarios		119,318
Demanda: Viajes iniciales		93,682
Demanda: Viajes complementarios		25,636
Demanda de pasajeros /hora pico		8,244
Flota requerida (capacidad 80 pax)		9
Flota requerida (capacidad 60 pax)		94
Flota requerida (capacidad 42 pax)		2
Frecuencia mínima (hora pico)		6.51
Frecuencia media (hora valle)		16.29
Índice pasajero por kilometro (IPK)		7.52

Código de Ruta	A1
Distancia de la Ruta (KM)	12.09
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.05
Promedio de recorrido Km/día	2,983
Promedio de recorrido Km/mes	77,570
Demanda: Viajes diarios	25,583
Demanda: Viajes iniciales	24,379
Demanda: Viajes complementarios	1,203
Demanda de pasajeros /hora pico	1,752
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	20
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.05
Frecuencia media (hora valle)	5.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.57

Código de Ruta	A2
-----------------------	-----------

Distancia de la Ruta (KM)	12.60
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.30
Promedio de recorrido Km/día	827
Promedio de recorrido Km/mes	21,492
Demanda: Viajes diarios	6,860
Demanda: Viajes iniciales	5,500
Demanda: Viajes complementarios	1,360
Demanda de pasajeros /hora pico	468
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	7.69
Frecuencia media (hora valle)	19.20
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.30

Código de Ruta	A3
Distancia de la Ruta (KM)	15.47
Distancia de Ruta Sentido (KM)	7.74
Promedio de recorrido Km/día	3,682
Promedio de recorrido Km/mes	95,730
Demanda: Viajes diarios	28,771
Demanda: Viajes iniciales	21,659
Demanda: Viajes complementarios	7,113
Demanda de pasajeros /hora pico	1,710
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	24
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	2.11
Frecuencia media (hora valle)	5.30
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.81

Código de Ruta	A4
Distancia de la Ruta (KM)	11.57
Distancia de Ruta Sentido (KM)	5.79
Promedio de recorrido Km/día	1,845.34
Promedio de recorrido Km/mes	47,979
Demanda: Viajes diarios	16,204
Demanda: Viajes iniciales	10,340
Demanda: Viajes complementarios	5,864
Demanda de pasajeros /hora pico	1,141
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	12
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.16
Frecuencia media (hora valle)	7.90
Índice pasajero por kilometro (IPK)	8.78

Código de Ruta	A8
Distancia de la Ruta (KM)	12.99
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.50
Promedio de recorrido Km/día	645
Promedio de recorrido Km/mes	16,758

Demanda: Viajes diarios	7,054
Demanda: Viajes iniciales	5,304
Demanda: Viajes complementarios	1,751
Demanda de pasajeros /hora pico	355
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	4
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	10.15
Frecuencia media (hora valle)	25.40
Índice pasajero por kilometro (IPK)	10.94

Código de Ruta	A9
Distancia de la Ruta (KM)	9.04
Distancia de Ruta Sentido (KM)	4.52
Promedio de recorrido Km/día	344
Promedio de recorrido Km/mes	8,947
Demanda: Viajes diarios	2,436
Demanda: Viajes iniciales	1,832
Demanda: Viajes complementarios	605
Demanda de pasajeros /hora pico	190
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	2
Frecuencia mínima (hora pico)	13.24
Frecuencia media (hora valle)	33.10
Índice pasajero por kilometro (IPK)	7.08

Código de Ruta	A17
Distancia de la Ruta (KM)	18.13
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.07
Promedio de recorrido Km/día	2,688
Promedio de recorrido Km/mes	69,875
Demanda: Viajes diarios	12,581
Demanda: Viajes iniciales	7,910
Demanda: Viajes complementarios	4,671
Demanda de pasajeros /hora pico	1,059
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	18
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	3.40
Frecuencia media (hora valle)	8.50
Índice pasajero por kilometro (IPK)	4.68

Código de Ruta	A24
Distancia de la Ruta (KM)	13.08
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.54
Promedio de recorrido Km/día	976
Promedio de recorrido Km/mes	25,373
Demanda: Viajes diarios	8,186
Demanda: Viajes iniciales	6,163
Demanda: Viajes complementarios	2,024
Demanda de pasajeros /hora pico	534

Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	6
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	6.74
Frecuencia media (hora valle)	16.90
Índice pasajero por kilómetro (IPK)	8.39

Código de Ruta	T24
Distancia de la Ruta (KM)	12.83
Distancia de Ruta Sentido (KM)	6.42
Promedio de recorrido Km/día	716
Promedio de recorrido Km/mes	18,608
Demanda: Viajes diarios	2,248
Demanda: Viajes iniciales	1,985
Demanda: Viajes complementarios	263
Demanda de pasajeros /hora pico	399
Flota requerida (capacidad 80 pax)	0
Flota requerida (capacidad 60 pax)	5
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	9.03
Frecuencia media (hora valle)	22.60
Índice pasajero por kilómetro (IPK)	3.14

Código de Ruta	T25
Distancia de la Ruta (KM)	18.81
Distancia de Ruta Sentido (KM)	9.41
Promedio de recorrido Km/día	1,255
Promedio de recorrido Km/mes	32,617
Demanda: Viajes diarios	9,393
Demanda: Viajes iniciales	8,611
Demanda: Viajes complementarios	781
Demanda de pasajeros /hora pico	636
Flota requerida (capacidad 80 pax)	9
Flota requerida (capacidad 60 pax)	0
Flota requerida (capacidad 42 pax)	0
Frecuencia mínima (hora pico)	7.55
Frecuencia media (hora valle)	18.90
Índice pasajero por kilómetro (IPK)	7.49

ANEXO N°2

ANEXO N° 3

FACTORES DE COMPETENCIA REFERENCIALES

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 70% de los operadores de transporte; y el 30% restante corresponde a una remuneración proveniente de una fracción del pago por pasajeros transportados y pagos en el Sistema Integrado de Transportes.

PAGOS POR PAGOS POR KILÓMETRO RECORRIDO

El pago por kilómetro recorrido, resulta de evaluar los costos de operación, variables y fijos, y proporcionales a cada unidad de negocio, de forma tal que permita unas rentabilidades estándar para las unidades de negocios propuestas y proporcionales a sus niveles de inversión; y en base a los resultados de las investigaciones realizadas para la determinación de estas, dejando establecido que cualquier cambio en el escenario de resultados genera variaciones en los indicadores de rentabilidad esperadas por las unidades de negocio evaluadas.

Bus Articulado

Entiéndase el valor referencial al pago por kilómetro recorrido, y basado en los kilómetros designados por la MPA en una unidad de tiempo (día, semana, mes) a la unidad vehicular que cumpla las características técnicas de bus articulado (18 m de largo, con capacidad para 160 pasajeros y que cumpla las especificaciones técnicas establecidas en las bases)

Bus

Entiéndase el valor referencial al pago por kilómetro recorrido, y basado en los kilómetros designados por la MPA en una unidad de tiempo (día, semana, mes) a la unidad vehicular que cumpla las características técnicas de bus (10.5 m de largo, con capacidad para 80 pasajeros y que cumpla las especificaciones técnicas establecidas en las bases)

Minibus

Entiéndase el valor referencial al pago por kilómetro recorrido, y basado en los kilómetros designados por la MPA en una unidad de tiempo (día, semana, mes) a la unidad vehicular que cumpla las características técnicas de bus (9.0 m de largo, con capacidad para 60 pasajeros y que cumpla las especificaciones técnicas establecidas en las bases)

Microbus

Entiéndase el valor referencial al pago por kilómetro recorrido, y basado en los kilómetros designados por la MPA en una unidad de tiempo (día, semana, mes) a la unidad vehicular que cumpla las características técnicas de bus (7.5 m de largo, con capacidad para 42 pasajeros y que cumpla las especificaciones técnicas establecidas en las bases)

Couster

Entiéndase a la unidad vehicular que cumpla las características técnicas establecidas por la Norma Nacional y la calificación determinada por la Municipalidad Provincial de Arequipa, la cual será registrada en una tabla de equivalencias (formulario 16) presentada por el postor, estableciendo el cronograma de salida de operación.

INGRESOS POR KILÓMETRO RECORRIDO

VALORES REFERENCIALES		
UNIDAD DE NEGOCIO	UNIDAD VEHICULAR	VALOR DE PAGO MÁXIMO POR KILOMETRO RECORRIDO
C1A	ARTICULADO	6.09000
C1B	ARTICULADO	6.09000
C2	MICROBUS	2.79810
	MINIBUS	3.26440
C3	BUS	3.88620
	MICROBUS	2.88780
C4	MINIBUS	3.36910
	BUS	4.01080
C5	MICROBUS	2.35770
	MINIBUS	2.75060
C6	BUS	3.27460
	MICROBUS	2.69370
C7	MINIBUS	3.14260
	BUS	3.74120
C8	MICROBUS	2.45630
	MINIBUS	2.86570
C9	BUS	3.41160
	MICROBUS	2.57170
C10	MINIBUS	3.00040
	BUS	3.57190
C11	MICROBUS	2.53060
	MINIBUS	2.95240
C12	BUS	3.51480
	MICROBUS	2.65540
C13	MINIBUS	3.09800
	BUS	3.68810
C14	MICROBUS	2.45750
	MINIBUS	2.86710
C15	BUS	3.41320

El valor referencial presentado representa el pago máximo posible por kilómetro recorrido, según tipología de unidad vehicular, la calificación a la propuesta económica es en valor inverso, ver tabla de calificación.

PAGOS POR PASAJERO TRANSPORTADO

Los operadores adicionalmente a los ingresos por kilómetros recorridos, dispondrán de ingresos provenientes directamente proporcional a la cantidad de pasajeros transportados por cada unidad de negocio correspondiente y cuyo pago haya sido registrado en el sistema; que luego de dispuesta la remuneración por kilómetros recorridos y pago de los operadores complementarios del sistema, servicios, derechos de concesión y fondo de contingencia, dispondrán del saldo correspondiente hasta su agotamiento.

El valor que en base a los indicadores proporcionados por los consultores y estudios, y escenario evaluado, correspondería una distribución aproximada entre el 25% y 10% de los ingresos totales recaudados por pasajeros transportados, el que extingue los saldos disponibles, escenario disponible para cada unidad de negocio en la sala de datos.

Estos valores referenciales permiten alcanzar el equilibrio financiero del sistema por cada unidad de negocio. Los valores serán recalculados bajo los mismos criterios un mes antes del inicio de operaciones y actualizado en base a las condiciones establecidas en el presente proceso de licitación, siendo potestad de EL CONCEDENTE en coordinación con la Junta de operadores la modificación correspondiente durante el periodo de concesión.

Los ingresos económicos del SIT, esta representados por la tarifa pagada por los pasajeros transportados, para el modelo, se calculan en base a la información de demanda por unidad de negocio y por cada ruta correspondiente; planteándose un escenario tarifario referencial para este cálculo; así, en base al escenario propuesto, se presenta:

Si bien las tarifas serán determinadas por la junta de operadores, se plantea un escenario tarifario para el cálculo de ingresos y evaluación de las unidades de negocio; y la tarifa real será determinada evaluando los costos reales del sistema y los valores referenciales sobre los cuales se adjudicó al operador correspondiente.

INGRESOS POR PASAJEROS TRANSPORTADO	
ESCENARIO TARIFARIO	
TARIFA BÁSICA (PRIMER VIAJE) S/. PAX	AÑO 1
< 5 km	1.00
> 5 < 7.5 km	1.00
> 7.5 < 10 km	1.00
> 10 < 12.5 km	1.00
> 12.5 < 18 km	1.00
TARIFA COMPLEMENTARIA (TRANSBORDO) S/.PAX	AÑO 1
< 5 km	0.50
> 5 < 7.5 km	0.50
> 7.5 < 10 km	0.50
> 10 < 12.5 km	0.50
> 12.5 < 18 km	0.50
TARIFA ESCOLAR	AÑO 1
Básica (Primer viaje)	0.60
Complementaria (Transbordo Gratis)	0.00
TARIFA UNIVERSITARIOS	AÑO 1
Básica (Primer viaje)	0.80
Complementaria (Transbordo Gratis)	0.00

Esta combinación tarifaria, permite un periodo de viaje por 45 minutos desde el primer registro de viaje y exclusivamente al poseedor de tarjeta de recaudo mecanizado.

La tarifa efectiva del Sistema Integrado de Transportes, será calculada en base a los valores definitivos producto de los procesos de concesión, y aprobada por la junta de operadores del Sistema Integrado de transportes.

Este escenario de cálculo permite generar los ingresos globales del sistema, al cual se van sustrayendo pagos a los operadores correspondientes. Además el modelo, reconoce la composición de tarifas preferenciales, así, el pasaje entero está representado por el 81.75% de los usuarios, a población estudiante universitaria de 10.25%, escolares en 7.25% y exonerados, representado por bomberos, policías y adultos mayores a 80 años correspondiente a 0.75%.

Todos los usuarios beneficiados con tarifas preferenciales, es factible únicamente con tarjeta de pago mecanizado personalizado y permite un máximo de 4 viajes al día no acumulables; agotados estos, le corresponde el pago de tarifa entera.

OPERADORES COMPLEMENTARIOS DEL SISTEMA

Los egresos del Sistema Integrado de Transportes, se destina estrictamente a la remuneración de los agentes participantes, que son los que se detallan a continuación.

Operadores Complementarios del Sistema	Valor Referencial
Operador de Transporte (Pagos por Kilómetros)	53.28%
Operador de Transporte (Pagos por Pasajeros)	25.77%
Operador Tecnológico	13.80%
Derecho de Concesión MPA	4.00%
Operador de FIDEICOMISO	0.15%
Fondo de contingencia	3.00%
(Tasa de recaudo temporal hasta acumular US \$ 12,000,000 para enfrentar contingencias del sistema)	
Fondo de Reserva y Reversión Empresarial (Saldo del sistema)	

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

Los agentes participantes son los siguientes:

- Operadores del Servicios de Transporte:
 - 2 Operadores en Corredor troncal.
 - 9 operadores complementarios.
- Operadores Complementarios:
 - Operador Tecnológico:
 - Recaudo,
 - Gestión y control de flota,
 - Información al Usuario.
 - Operador de Fideicomiso.
 - Proveedor de Asistencia Técnica.
- Derechos de Concesión y Gestión del Sistema:
 - Derechos de Concesión MPA.
 - Derechos Administrativos SI TRANSPORTE
- Fondo de Reserva y Reversión empresarial: Fondo conformado por los saldos del sistema, luego de la distribución de pago a los operadores, en el orden

previstos en el contrato de concesión; los fondos residuales, son canalizados a un fondo fideicometido de provisión para reserva contingente que se incluye en la tarifa para enfrentar descalces y contingencias, fondo que de no utilizarse, al final del proceso corresponde al operador; luego de acumulado el fondo hasta 1 vez el fondo necesario para cubrir 01 semana de pago, el fondo será destinado a un fondo fideicometido para un programa de chatarreo y reconversión empresarial de los operadores de transporte desplazados.

ASPECTOS FINANCIEROS

Se debe tener en cuenta lo establecido en el contrato de concesión correspondiente.