

CIRCULAR Nº 002-2015-MPA-CELCTSIT

ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y OBSERVACIONES

“SEGUNDA LICITACIÓN PÚBLICA ESPECIAL PARA LA ENTREGA EN CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DE LA UNIDAD DE RECAUDO, CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN AL USUARIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE AREQUIPA”

1. En la **Observación 26** y la **Observación 9** de la primera y segunda ronda de consultas, respectivamente, se solicitó indicar por cada tipo de bus, el número de puertas y el ancho de las puertas.

La absolución a dichas observación se remite al Anexo correspondiente de la Licitación del Servicio de Transporte. Al respecto, les indicamos que se trata de dos procesos de Licitación separados y la información solicitada tiene que estar en las bases de cada uno de los procesos.

En este sentido, solicitamos nos confirmen que los buses articulados de 18 m tienen 3 puertas, los buses de 10.5 m. para 80 pasajeros tienen 2 puertas, los buses de 10.5 m. para 60 pasajeros tienen una sola puerta, y los buses de 7.5 m. para 42 pasajeros tienen una sola puerta.

Adicionalmente, solicitamos que en los buses que tengan una sola puerta, no se requiera la instalación de un torniquete.

Absolución:

Se incorpora lo solicitado, así como las demás características técnicas de los vehículos en los anexos 16 Y 17 en las presentes bases

2. En la **Observación 26** de la primera ronda de consultas y **Observación 12** de la segunda ronda, se preguntó si la operación de la Concesión sería realizada por buses nuevos o buses actualmente en operación, y en caso de tener buses actualmente en operación, si los mismos deberían ser reemplazados por buses nuevos durante la Concesión.

En la Circular Nº 006-2012-MPA-CELCT se aceptó nuestra consulta y se hicieron las precisiones solicitadas, sin embargo, de la revisión de las Bases Integradas, notamos que la respuesta no ha sido incorporada a las mismas.

Por lo expuesto, solicitamos que se proporcione una explicación más clara de las reglas que deben seguir los operadores de buses en el marco de su licitación, tales como: porcentaje mínimo de buses nuevos, plazo máximo para tener una flota renovada, condiciones de una flota renovada (100% de buses nuevos o 100% de buses con antigüedad máxima de tres años, así como cualquier otro aspecto relevante que pueda impactar en el modelo financiero del operador del componente tecnológico, de conformidad con la Circular Nº 006-2012-MPA-CELCT.

Absolución:

Nos remitiremos a las precisiones contenidas en el anexo 18

3. En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas y la Observación 16 de la segunda ronda, se sugirió la constitución de un fondo de contingencia y varios otros cambios con el objetivo de garantizar la remuneración de los operadores del sistema y por lo tanto el equilibrio económico del Contrato.

Entre las consultas que se realizaron, se consultó sobre la periodicidad de pago a los Operadores del sistema y el periodo de actualización de la Tarifa Técnica.

En la absolución de la primera ronda de consultas se confirmó que el pago de los Operadores del sistema sería semanal y que el periodo de actualización de la Tarifa Técnica sería trimestral.

El nuevo texto propuesto para el Anexo 6, contiene un capítulo denominado "**TARIFA TÉCNICA**" que establece que el periodo de actualización de la Tarifa Técnica será semestral.

Con la finalidad de levantar, las inconsistencias y armonizar el periodo representado por el índice "s" en todas las formulas del Anexo 6 en la segunda ronda se solicitó precisar lo siguiente:

"La actualización de la Tarifa Técnica (TT) de manera semanal, no significa un cambio de la Tarifa al Usuario según la misma periodicidad.

Lo usual al inicio de operación de estos sistemas, es que a partir de la Tarifa Técnica inicial (TT_{sit_0}) definida a partir de los valores licitadas de cada uno de los operadores, se defina una Tarifa al Usuario suficientemente superior a TT_{sit_0} para permitir absorber las variaciones de Tarifa Técnica sobre el periodo en considerar (en este caso entendemos que se trata de un periodo semestral).

Para definir el valor de la Tarifa al Usuario, se debe tomar en consideración las variaciones previsibles de los costos inconsiderados para el cálculo de la Tarifa Técnica (IPPM, Sueldo, Kilómetros, demanda).

Actuando de esta manera, todas las semanas se actualizará la tarifa Técnica (lo que no supone ningún esfuerzo o recurso o costo adicional por ser un valor calculado automáticamente por el Sistema del Operador Tecnológico) con la finalidad de verificar que su evolución es conforme a las previsiones, y que por lo tanto, el sistema está en equilibrio económico y que no se necesita modificar la Tarifa al Usuario.

La ventaja de realizar un seguimiento semanal es que permite darse cuenta de inmediato de cualquier modificación que podría afectar el sistema en cuanto a su equilibrio económico, lo que permite reaccionar en plazos óptimos, poniendo a disposición de la Junta de Operadores y de las autoridades de Arequipa la información necesaria para la toma de decisiones, tales como una intervención o no sobre la Tarifa al Usuario o el cambio de frecuencia en una ruta, o el uso del fondo de contingencia."

En la Circular N° 006-2012-MPA-CELCT se aceptó nuestra propuesta, sin embargo, de la revisión de las Bases Integradas, podemos notar que éstas no recogen la absolución de la consulta.

Al respecto, solicitamos se confirme que para todas las formulas del nuevo Anexo 6, incluyendo la Tarifa Técnica el índice "s" representa un periodo semanal de conformidad con la Circular N° 006-2012-MPA-CELCT.

Absolución:

Se realizara las precisiones

4. En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas y la Observación 17 de la segunda ronda, se sugirió la constitución de un fondo de contingencia y varios otros cambios con el objetivo de garantizar la remuneración de los operadores del sistema y por lo tanto el equilibrio económico del Contrato.

En la absolución de la primera ronda de consultas se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo **“EGRESOS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE”**.

En el primer y segundo párrafo de este capítulo se habla de “Agentes titulares de los Sistemas externos”, señalando que éstos no existen y no forman parte de la lista de los beneficiarios definida en los numerales 1 al 4 del mencionado capítulo.

Dado que estos conceptos generan confusión, en la segunda ronda de consultas hemos solicitado que los párrafos referidos se supriman del Anexo 6, sin embargo no obtuvimos una respuesta positiva.

En este sentido, solicitamos nuevamente que, dado que los párrafos referidos producen confusión, éstos se supriman del Anexo 6, o se defina con claridad quienes son los “Agentes titulares de los Sistemas externos”.

Absolución:

Se realizara las correcciones

5. El Anexo 6 del Contrato de Concesión, en la Página 200 de las Bases Integradas, en la fórmula de remuneración de los operador de buses, se define el factor “F%lpt: Factor porcentual resultante de los saldos disponibles para su distribución por Pasajero Transportado para cada unidad de negocio.”

Sin embargo, este factor no está incluido la Unidad de Negocio del Operador Tecnológico.

Ello ocasiona que el factor referido beneficie únicamente a los Operadores de Buses en cuanto mejora la gestión del Sistema.

Sugerimos el factor “F%lpt: Factor porcentual resultante de los saldos disponibles para su distribución por Pasajero Transportado para cada unidad de negocio” sea incluido también en la Unidad de Negocio del Operador Tecnológico, el cual estando a cargo del centro de control tiene una participación crítica en la mejora de la gestión del Sistema y debería beneficiarse de la misma.

Absolución:

Ceñirse a las bases

6. En las **Observaciones 30 y 40** de la primera ronda de consultas y la **Observación 32** de la segunda ronda, se solicitó al Comité que defina varios conceptos vinculados con el incumplimiento del Contrato de Concesión

Específicamente, se señaló que los términos “incumplimiento reiterado”, “incumplimiento grave” e “incumplimiento injustificado”, usados en las cláusulas 17.4.1 y 17.6 del Contrato de Concesión tienen que ser definidos en el mismo contrato para garantizar una mayor objetividad en relación a las causales de resolución del Contrato de Concesión.

En la Circular N° 007-2012-MPA-CELCT se aceptaron nuestras observaciones y se señaló que las definiciones serían incluidas, sin embargo, las mismas no están ni en las Bases ni en el Contrato de Concesión.

En este sentido, que se cumpla lo establecido en la Circular N° 007-2012-MPA-CELCT, y se incorporen las definiciones de los términos “incumplimiento reiterado”, “incumplimiento grave” e “incumplimiento injustificado” con la finalidad de dar mayor objetividad a las causales de resolución del Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizara las incorporaciones

7. De acuerdo con lo establecido en el numeral 17.5 de la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene un plazo de 60 días para responder a la imputación de un incumplimiento y proponer soluciones para el problema que lo ha generado.

Considerando que existen causas que puedan requerir un plazo mayor al señalado para ser subsanadas, principalmente por temas logísticos que se encuentran fuera de nuestro control razonable (por ejemplo, el proceso de manufactura, importación, aduanaje y desaduanaje podría durar hasta 3 meses), es necesario que el plazo para responder y subsanar el incumplimiento sea mayor.

En este sentido, solicitamos que el plazo establecido en el numeral 17.5 de la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión sea ampliado a 90 días.

Absolución:

Ceñirse a las bases

8. De acuerdo con el numeral 20.9 de las Bases, el pago del Derecho de Participación, ascendente a US\$ 10,000.00 no es reembolsable.

Sin embargo, de conformidad con el numeral 10.1 y el numeral 25.7, el Comité Especial tiene la facultad discrecional de Cancelar el proceso de Licitación, decisión, que, además de discrecional, es inapelable.

En este sentido, considerando el hecho de que el Comité Especial puede cancelar la Licitación a su sola discreción y sin la posibilidad de que los Postores puedan apelar dicha decisión, consideramos pertinente que, en caso de Cancelación de la Licitación, los Postores tengan derecho a reembolso del pago del Derecho de Participación.

Por lo tanto, solicitamos que se modifique el primer párrafo del numeral 20.9 de las bases señalando lo siguiente: "Para poder participar en la Licitación y presentar los Sobres N° 1 y N° 2, el Postor deberá haber pagado el Derecho de Participación, cuyo monto se establece en diez mil y 00/100 dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 10,000.00). Este monto no será reembolsable, salvo cuando el Comité Especial declare Cancelada la Licitación, caso en el cual los Postores tendrán derecho al reembolso inmediato del pago del Derecho de Participación."

Absolución:

Ceñirse a las bases

9. El numeral 1.2 del Contrato de Concesión contiene una definición del Derecho de Participación. Al respecto, señalamos que dicha definición corresponde a las Bases y no se usa en el Contrato de Concesión.

En este sentido, solicitamos que se elimine la definición del Derecho de Participación del numeral 1.2 del Contrato de Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

10. El numeral 24.2 de las Bases, que regula el procedimiento en caso de empate de ofertas establece, en su último párrafo que en caso de empate de dos o más ofertas, "se recurrirá a un sorteo, realizado en audiencia pública"

Consideramos que es necesario que, de conformidad con las mejores prácticas en las licitaciones públicas, dicho sorteo sea realizado en presencia de un notario público.

En este sentido, solicitamos modificar el último párrafo del numeral 24.2 de las Bases con el siguiente texto: "Cuando se presente un empate entre dos (02) o más propuestas y no sea

posible resolverlo utilizando los criterios anteriores, se recurrirá a un sorteo, realizado en audiencia pública y con la presencia de un Notario Público.”

Asimismo, solicitamos que se elimine de las Bases la definición “Operación Efectiva” únicamente, por estar subsumida en la definición propuesta; y que toda vez que toda referencia en el Contrato de Concesión y en las Bases a la Fecha de Inicio, sea modificada a “Fecha de Inicio de la Operación Efectiva”.

Absolución:

El sorteo de desempate se realizará en el mismo acto.

11. En el ítem (i) del numeral 6.6 de las Bases y en el ítem (i) de la sección de Antecedentes del Contrato de Concesión se señala que el Concesionario es el que opera el Centro de Control, lo que implica que los equipos del Centro de Control serán proporcionados por el Concesionario.

Sin embargo, ni el Contrato de Concesión ni las Bases definen quien es el que proporciona el espacio físico en el que operará el Centro de Control ni tampoco si dicho espacio físico forma parte de los bienes de la Concesión.

Con la finalidad de garantizar un mejor funcionamiento del Contrato de Concesión y un régimen claro de los bienes de la misma, es necesario que se defina que el Concedente proporcionará el espacio físico en el que opere el Centro de Control y establecer que dicho espacio físico forma parte de los bienes de la concesión, por lo cual debería estar incluido en la lista contenida en el Anexo 3 del Contrato.

Asimismo, consideramos necesario que se precise las características del espacio físico en el que va a operar el Centro de Control dado que ello influirá en el cálculo de los costos de los trabajos que se realizarán para instalar los equipos del Centro de Control.

En este sentido, solicitamos que se incluya que el Concedente es el que proporcionará el espacio físico en el que operará el Centro de Control y se incluya dicho espacio físico como parte de los Bienes de la Concesión.

Asimismo, solicitamos que se describan las características que tendrá el espacio físico en el que operará el Centro de Control.

Absolución:

El CONCEDENTE proporcionará un local de propiedad municipal para la implementación y adecuación del Centro de Control de parte del CONCESIONARIO. Se realizarán en ese sentido los ajustes que correspondan a las bases y el contrato para precisar estos aspectos.

12. De acuerdo con el numeral 11.1.3 de las Bases, “el poder otorgado fuera del Perú, a efectos de designar al Representante Legal del Postor deberá estar: (i) debidamente extendido y/o legalizado ante el Consulado del Perú que resulte competente; (ii) refrendado ante el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú; y (iii) traducido oficialmente al castellano por un traductor público juramentado que se encuentre autorizado al efecto en el Perú, de ser el caso.”

Sin embargo, no se contempla la posibilidad de que los poderes sean apostillados.

Por lo tanto, solicitamos que se modifique el texto del numeral 11.1.2 de las Bases con de acuerdo a lo siguiente: “El instrumento de poder otorgado fuera del Perú, a efectos de designar al Representante Legal del Postor deberá estar debidamente extendido y apostillado, en caso esto sea posible y traducido oficialmente al castellano por un traductor público juramentado que se encuentre autorizado al efecto en el Perú, de ser el caso; o (i) debidamente extendido y/o legalizado ante el Consulado del Perú que resulte competente; (ii) refrendado ante el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú; y (iii) traducido oficialmente al castellano por un traductor público juramentado que se encuentre autorizado al efecto en el Perú, de ser el caso.”

Absolución:

Se realizara las modificaciones según la propuesta

“El instrumento de poder otorgado fuera del Perú, a efectos de designar al Representante Legal del Postor deberá estar debidamente extendido y apostillado, en caso esto sea posible y traducido oficialmente al castellano por un traductor público juramentado que se encuentre autorizado al efecto en el Perú, de ser el caso; o (i) debidamente extendido y/o legalizado ante el Consulado del Perú que resulte competente; (ii) refrendado ante el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú; y (iii) traducido oficialmente al castellano por un traductor público juramentado que se encuentre autorizado al efecto en el Perú, de ser el caso.”

13. Las Bases establecen que para participar en la licitación, el Postor deberá contar con un Capital Social de US\$ 8'000,000.00 el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado por lo menos en US\$ 4'000,000.00, presentándose una Carta Fianza en garantía del remanente, la misma que tendrá vigencia hasta la Fecha de Inicio de Operación Efectiva.

Ante ello, proponemos que evalúen las siguientes opciones:

- (i) Reducir el Capital Social Mínimo hasta el monto de US\$ 4'000,000.00.*
- (ii) Reducir el Capital Social Mínimo hasta el monto de US\$ 4'000,000.00 y obligar al postor a mantener una Carta Fianza por US\$ 4'000,000.00, o por la diferencia hasta completar el monto total entre Capital y Carta Fianza, de US\$ 8'000,000.00, hasta la Fecha de Inicio de la Operación Efectiva.*

Absolución:

Se realizara las modificaciones según la propuesta (ii)

Reducir el Capital Social Mínimo hasta el monto de US\$ 4'000,000.00 y obligar al postor a mantener una Carta Fianza por US\$ 4'000,000.00, o por la diferencia hasta completar el monto total entre Capital y Carta Fianza, de US\$ 8'000,000.00, hasta la Fecha de Inicio de la Operación Efectiva.

14. La definición de “Cobros marginales de transbordo” en el numeral 7.2 de las Bases y el numeral 1.2 del Contrato de Concesión, así como el Anexo 6 del Contrato de Concesión, hacen referencia al concepto de “transbordo”, sin embargo, el Tiempo de Transbordo no está definido en el Contrato.

Dada la importancia de este factor para el funcionamiento del sistema, solicitamos que se defina en el contrato, de manera técnicamente sustentada, el Tiempo de Transbordo que inicialmente se va a utilizar en el Sistema y la forma y procedimiento de su modificación, la que, en principio, debería ser realizada por la Junta de Operadores.

Absolución:

Ceñirse a las bases

15. El segundo párrafo del numeral 6.8 de las Bases establece la posibilidad de integrar el SIT con otros corredores de la Ciudad de Arequipa, sin embargo, ni las Bases ni el Contrato contienen una definición de “otros corredores” y la existencia de los mismos no se desprende del diseño del mismo Sistema Integrado de Transporte de Arequipa que busca ser un sistema único y articulado para el transporte masivo de pasajeros.

En este sentido, solicitamos que aclaren la referencia a “otros corredores” en el segundo párrafo del numeral 6.8 de las Bases, o eliminen la referencia a los mismos por estar fuera del concepto del proyecto del SIT Arequipa.

Absolución:

Ceñirse a las bases

16. De conformidad con el último punto del ítem (vi) del numeral 6.6 de las Bases y del último punto del ítem (vi) de la sección de Antecedentes del Contrato de Concesión, el Concedente

tiene que dar su consentimiento a todas las decisiones relativas a las variaciones de tarifas al usuario que adopte la Junta de Operadores.

Al respecto, señalamos que el Concedente es parte de la Junta de Operadores y como parte de la misma, tiene derecho a emitir su voto en las sesiones de la Junta. Por ello, la disposición referida en el párrafo anterior le otorga un derecho de veto que no tiene justificación en cuanto a la eficiencia del Sistema e implica un trato desigual en relación a los Concesionarios.

Más aún, la misma disposición, tanto en las Bases como en el Contrato de Concesión establece que la función de la Junta de Operadores es lograr que se preste a los pasajeros un Servicio de Transporte Integrado, continuado, eficiente, con buenos estándares de calidad, que sea económica y financieramente rentable y viable para las Partes.

Ante ello, un derecho de veto por parte del Concedente puede convertirse en una causal para el desequilibrio entre la tarifa y los costos del Sistema, lo que, finalmente, terminará impactando en la rentabilidad del Sistema.

En este sentido, solicitamos eliminar el último punto del ítem (vi) del numeral 6.6 de las Bases y del último punto del ítem (vi) de la sección de Antecedentes del Contrato de Concesión, referente al derecho de veto del Concedente en las decisiones relativas a las tarifas a los usuarios.

Absolución:

Ceñirse a las bases

17. De conformidad con el numeral 24.10 de las Bases, el periodo de concesión de 15 años comienza a computarse a partir de la Fecha de Inicio de la Operación Efectiva del Sistema Integrado de Transporte.

Con la finalidad de que la fecha de inicio del plazo de la concesión refleje de manera objetiva el inicio de la prestación efectiva de los servicios objeto de la Concesión, es necesario que ésta se encuentre ligada a la implementación de todos los componentes del Sistema.

En este sentido, solicitamos que se modifique el segundo párrafo del numeral 25.10 con el siguiente texto: "El periodo de concesión es de 15 años contabilizados a partir de la Fecha de Inicio de la Operación Efectiva del Sistema Integrado de Transporte, y siempre que se encuentre implementada la totalidad de la Infraestructura del Sistema y se encuentren acondicionados y puestos en operación la totalidad de los Buses."

Absolución:

Ceñirse a las bases

18. El numeral 6.1 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión describe los Bienes de la Concesión, sin embargo, no incluye ni el espacio físico en el que se operará el Centro de Control, ni los Buses.

Al respecto, señalamos que es necesario que tanto el numeral 6.1 referido, la definición de Bienes de la Concesión en el numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, como el Anexo 3 establezcan que el espacio físico en el que va a operar el Centro de Control y los Buses son parte de los bienes de la Concesión.

Al respecto, hacemos referencia también al Contrato de Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros en las Unidades de Negocio Complementarias del Sistema Integrado de Transporte (SIT) de la Ciudad de Arequipa, el cual no es claro en el tratamiento de los Buses, pues en el numeral 1.9 del Anexo 1 incluye a los Buses como Bienes de la Concesión, mientras que la Cláusula 39 de ese mismo contrato señala que los buses quedan en propiedad de los Concesionarios, cuando el criterio de que los Buses son parte de los Bienes de la Concesión debería ser uniforme en todos los Contratos de Concesión involucrados en el SIT.

En este sentido, solicitamos que se establezca claramente en el numeral 6.1 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, la definición de Bienes de la Concesión en el numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión, así como en el Anexo 3, que el espacio físico en el que va a operar el Centro de Control y los Buses son parte de los bienes de la Concesión.

Absolución:

Se realizara las precisiones

El CONCEDENTE proporcionara un local de propiedad municipal para la implementación y adecuación del Centro de Control de parte del CONCESIONARIO. Se realizaran en ese sentido los ajustes que correspondan a las bases y el contrato para precisar estos aspectos

19. El numeral 9.5 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión establece que en caso de transferencia de la concesión, el nuevo Concesionario será responsable solidario con el Concesionario original por los actos realizados antes de la transferencia de la Concesión.

El nuevo Concesionarios solo debería responder por los actos que realiza desde que asume el control efectivo de la Concesión.

En este sentido, solicitamos que se precise el numeral 9.5 señalando que el nuevo Concesionario responderá por los actos que realice desde que asume el control efectivo de la Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

20. El numeral 11.7 de la Cláusula Décimo Primera y el numeral 14.3 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Concesión establece que las penalidades y medias correctivas se regularán, entre otras normas, por un Reglamento de Infracciones y Sanciones expedido por el Concedente, sin embargo, dicha norma no se defino ni forma parte del Contrato de Concesión ni de las Bases.

Dada la importancia de dicha norma, es necesario que la misma sea de conocimiento de los Postores antes de que se lleve a cabo la presentación de las propuestas.

En este sentido, solicitamos que el Reglamento de Infracciones y Sanciones al que hace referencia el numeral 11.7 de la Cláusula Décimo Primera y el numeral 14.3 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Concesión sea expedido e incluido como Anexo al Contrato de Concesión en la siguiente integración de las Bases.

Absolución:

Se incorporará en las bases integradas

21. El Anexo 7 del Contrato de Concesión hace referencia a Penalidades y Multas, sin embargo, en todo el Contrato de Concesión, las Base y los Anexos, se hace referencia únicamente a Penalidades.

Asimismo, el numeral 14.3 del Contrato de Concesión se denomina Penalidades, sin embargo, también hace referencia a multas a pesar de que la referencia correcta debería ser a penalidades.

En este sentido, solicitamos eliminar la referencia al término “Multas” del Anexo 7 del Contrato de Concesión y sustituirla por “penalidades en el numeral 14.3 del Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

22. El segundo párrafo de la parte introductoria del Anexo 7 del Contrato de Concesión en la página 207 de las Bases Integradas se establece un procedimiento para la imposición de

penalidades que se contradice completamente con el procedimiento definido en el numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato.

En este sentido, solicitamos eliminar el segundo párrafo de la parte introductoria del Anexo 7 del Contrato de Concesión en la página 207 de las Bases Integradas.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

23. El numeral 3.2 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece penalidades por no cumplir procedimientos de mantenimiento.

Al respecto, con la finalidad de poder cumplir debidamente con el mantenimiento, es necesario elaborar un Manual de Mantenimiento Preventivo, cuyas características no están establecidas en el Contrato de Concesión.

En este sentido, solicitamos que se incorporen al Contrato de Concesión las características que debe tener el Manual de Mantenimiento Preventivo.

Absolución:

Ceñirse a las bases

24. El numeral 5 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión no es claro y está en contradicción con el numeral 14.3 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Concesión.

Dado que el numeral 14.3 referido es el que rige la imposición de penalidades, los procedimientos de liquidación y pago de penalidades deberían realizarse de conformidad con el referido numeral y el Reglamento de Infracciones y Sanciones que deberá emitir el Concedente y el que deberá estar incorporado en calidad de Anexo al Contrato de Concesión en las próximas Bases Integradas.

En este sentido, solicitamos que se elimine numeral 5 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

25. El numeral 3 del Anexo 10 del Contrato de Concesión establece las reglas del Procedimiento de Reversión y establece penalidades por no ejecutar (i) cambios/adiciones de bienes objeto reversión; (ii) Mantenimiento Preventivo; y (iii) Mantenimiento Correctivo en el proceso de reversión.

Al respecto, cabe indicar que dichas penalidades deberán ser aplicables únicamente si la concesión haya terminado por causas no imputables al Concedente.

En este sentido, solicitamos precisar, el numeral 3 del Anexo 10 del Contrato de Concesión, que las penalidades contenidas en dicho numeral no serán aplicables al Concesionario si la reversión es producto de una terminación del Contrato de Concesión por causas imputables al Concedente.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

26. La Junta de Operadores es un órgano de decisión sumamente importante en la estructura del Sistema Integrado de Transporte de Arequipa. Por ello, su estructura, funciones y obligaciones deben estar claramente definidos en "Reglamento de Junta de Operadores", cuyo proyecto debería estar disponible para los Postores antes de presentar las propuestas.

En este sentido, solicitamos que en la próxima integración de Bases, se incluya un proyecto de Reglamento de Junta de Operadores en calidad de Anexo a las Bases.

Absolución:

27. En la revisión del Contrato de Concesión y de las Bases se evidencia una serie de inconsistencias en la numeración y en las referencias cruzadas entre artículos al interior del Contrato de Concesión, al interior de las Bases, y entre las Bases y el Contrato de Concesión.

En este sentido, solicitamos revisar la numeración y las referencias cruzadas en el Contrato de Concesión y en las Bases con la finalidad de llegar a un texto coherente en todos los sentidos.

Absolución:

Se realizaran las precisiones pertinentes

28. De conformidad con lo establecido en la Cláusula Décimo Sexta del Contrato, las controversias que surjan entre las partes, en caso de no solucionarse mediante Trato Directo, serán resueltas mediante arbitraje ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Arequipa.

Al respecto, consideramos más conveniente para ambas partes, que dichos arbitrajes se resuelvan ante la Cámara de Comercio de Lima.

En la misma línea, el numeral 16.5 de la Cláusula Décimo Sexta, establece que los laudos arbitrales serán ejecutados por los jueces y tribunales de Arequipa. Sin embargo, si el arbitraje se llevará a cabo en Lima, es más conveniente que la ejecución de los laudos se realice por los jueces y tribunales de Lima.

En este sentido, solicitamos que se modifique la Cláusula Décimo Sexta, señalando que los arbitrajes serán llevados ante la Cámara de Comercio de Lima, modificándose también el numeral 16.5 de dicha cláusula, señalando que los jueces y tribunales competentes para ejecutar los laudos y ordenar medidas cautelares al respectos son los jueces y tribunales de Lima.

Absolución:

Ceñirse a las bases

29. En el capítulo 5 del Anexo 9 del Contrato de Concesión se especifican 3 Data Centers diferentes para el Sistema de Recaudo, el Centro de Control y el Sistema de Información al Usuario.

Sin embargo, de conformidad con el Contrato de Concesión, los tres servicios son prestados por el Concesionario del Componente Tecnológico.

En este sentido, dado que los 3 sistemas serán operados por el Concesionario del Componente Tecnológico, se solicita confirmar si se puede tratar de un solo Data Center.

Absolución:

Si, podrá ser estructurado en un solo Data Center

30. El Anexo 3 de las Bases establece que “la regulación, supervisión y control en tiempo real de la operación de todo el sistema quedará a cargo de EL CONCEDENTE” mientras que el Anexo 9 del Contrato de Concesión hace referencia a “Operación del Sistema de Gestión y Control de Flota” y “Operación del Sistema de Información al Usuario” como tareas del Operador de Recaudo.

En este sentido, por ejemplo, el numeral 3.7.2.1 del Anexo 9 indica que: “EL CONCESIONARIO debe suministrar plenamente operativas un mínimo de Cinco (5) licencias de uso para las estaciones de trabajo asignadas a sus operadores y dos (2) licencias para uso destinadas a las estaciones de trabajo de supervisión de EL CONCEDENTE.”

En este sentido, solicitamos clarificar el papel respectivo de EL CONCEDENTE y de EL CONCESIONARIO en la operación del Centro de Control. En caso de supervisión por parte de EL CONCEDENTE y operación (programación y regulación en tiempo real) por parte de EL CONCESIONARIO, es necesario realizar las modificaciones correspondientes en el Anexo N° 3 de las Bases.

Absolución:

Se realizaran las precisiones pertinentes

31. Es necesario que se aclare el concepto de valores tope de licitación para el Componente Tecnológico en relación al IGV, el mismo que debe estar incluido en el modelo económico para la definición de los valores tope de licitación.

Si bien el IGV será un egreso para el fideicomiso, el IGV no constituye un ingreso para el operador del Componente Tecnológico.

En este sentido, solicitamos confirmar que el modelo económico de SITRANSPORTE está construido de conformidad con lo siguiente:

- *Restando el valor del IGV (18%) para definir el ingreso real de Componente Tecnológico*
- *Añadiendo en el modelo un rubro IGV como impuestos que tiene que pagar el Operador Tecnológico.*

Absolución:

Ceñirse a las bases

32. Es necesario aclarar la obligación existente entre la Junta de Operadores y el Centro de Control e información, ya que el literal (vi) del numeral 6.6 del Capítulo 2 de las Bases establece que la Junta de Operadores se obliga a cumplir con las instrucciones y programaciones que disponga el Centro de Gestión y Control y la definición de Centro de Control e información indicada en el numeral 7.2 del Capítulo 2 de las Bases señala que la programación del Servicio de Transporte de pasajeros es establecida por el Centro de Control en coordinación con la Junta de Operadores.

Asimismo, dicha confusión de obligaciones se encuentra establecida en el numeral (VI) de los Antecedentes del Contrato de Concesión y la definición Centro de Control e información indicada en el numeral 1.2 del Contrato de Concesión.

En ese sentido, solicitamos aclarar cuál es la obligación existente entre el Centro de Control y la Junta de Operadores con la finalidad de evitar una contradicción entre ambas obligaciones.

Absolución:

Ceñirse a las bases

33. El numeral 7.2 del Capítulo 2 de las Bases y el numeral 1.2 del Contrato de Concesión han establecido la definición "Propiedad Intelectual del Concesionario".

No obstante, el numeral 6.2 del Contrato de Concesión señala que los bienes de la concesión son de propiedad o titularidad de EL CONCEDENTE o de propiedad de EL CONCESIONARIO según sea el caso. En este último caso están sujetos a la obligación de ser transferidos a EL CONCEDENTE en caso de resolución o finalización del Contrato de acuerdo a lo establecido en el Anexo 10 del presente contrato, excepto los protegidos en el concepto de propiedad intelectual.

Asimismo, el segundo párrafo del numeral 11.5 del Contrato de Concesión señala que EL CONCEDENTE podrá publicar la información proporcionada por EL CONCESIONARIO, con excepción de aquella información que, a solicitud de EL CONCESIONARIO haya sido calificada como confidencial, información privilegiada o secretos comerciales de EL CONCESIONARIO, o que constituyan propiedad intelectual de EL CONCESIONARIO o de terceros que tenga el carácter de restringida, confidencial o secreta.

Ante ello, se puede verificar que en ambos numerales no se usa correctamente la definición de Propiedad Intelectual del Concesionario establecida por las Bases y el Contrato de Concesión.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el numeral 6.2 del Contrato de Concesión con el siguiente texto: “Los bienes de la concesión son de propiedad titularidad de EL CONCEDENTE o de propiedad de EL CONCESIONARIO según sea el caso. En este último caso están sujetos a la obligación de ser transferidos a EL CONCEDENTE en caso de resolución o finalización del Contrato de acuerdo a lo establecido en el Anexo 10 del presente contrato, excepto los bienes que sean Propiedad Intelectual del Concesionario”. (La modificación propuesta se encuentra subrayada)

De la misma manera, solicitamos que se modifique el segundo párrafo del numeral 11.5 del Contrato de Concesión con el siguiente texto: “EL CONCESIONARIO deberá cumplir con todos los requerimientos de información que haga EL CONCEDENTE. EL CONCEDENTE podrá solicitar que EL CONCESIONARIO presente, informes adicionales, estadísticas y otra información que el CONCEDENTE considere pertinente, siempre que la solicitud de dicha información sea razonable para el caso específico. EL CONCEDENTE podrá publicar la información proporcionada por EL CONCESIONARIO, con excepción de aquella información que, a solicitud de EL CONCESIONARIO haya sido calificada como confidencial, información privilegiada o secretos comerciales de EL CONCESIONARIO, o que constituyan Propiedad Intelectual del Concesionario o de terceros que tenga el carácter de restringida, confidencial o secreta.” (La modificación propuesta se encuentra subrayada)

Absolución:

Ceñirse a las bases

34. Es necesario aclarar la definición de Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario del Sistema (URCI) establecida en el numeral 7.2 del Capítulo 2 de las Bases y el numeral 1.2 del Contrato de Concesión, ya que se ha agregado a la referida definición que la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario del Sistema (URCI) es la Unidad de Gestión responsable del control y centralización de semáforos. Asimismo, resulta necesario aclarar el primer párrafo del numeral 2.1 del Contrato de Concesión, ya que se ha agregado que el Concedente otorga en concesión al concesionario el sistema de gestión y centralización de semáforos con priorización al transporte público.

No obstante, consideramos que las referencias señaladas en el párrafo anterior deberán precisar que el control y centralización de semáforos es realizado únicamente en las rutas troncales, ya que la centralización, gestión y monitoreo de la red semafórica se realizará en las rutas troncales donde transitarán los buses troncales.

*En ese sentido, solicitamos que se agregue a la definición de Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario del Sistema (URCI) establecida en el numeral 7.2 del Capítulo 2 de las Bases y el numeral 1.2 del Contrato de Concesión el siguiente texto: “**Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario del Sistema (URCI)**: Es la Unidad de Gestión responsable del suministro, instalación, operación y mantenimiento de todos los equipos y sistemas requeridos para la gestión del recaudo en estaciones, buses y red externa de ventas, el sistema de gestión y control de flota, sistema de gestión, control y centralización de semáforos en las rutas troncales, los cuales permitan la priorización al transporte público y el sistema de información al usuario. Es responsable además de la emisión, venta, recarga, distribución y validación de medios de acceso al Sistema, así como del manejo y custodia de los ingresos por concepto de Servicio de Transporte de Pasajeros, hasta su entrega al ente fiduciario.”* (El texto adicional propuesto se encuentra subrayado)

Asimismo, solicitamos que se agregue en el primer párrafo del numeral 2.1 del Contrato de Concesión el siguiente texto: “Por este Contrato, el Concedente otorga en Concesión a EL CONCESIONARIO la operación exclusiva del Servicio de Recaudo, Control de Flota, Sistema de Información al usuario en el SIT (URCI) y sistema de gestión y centralización de semáforos en las rutas troncales con priorización al transporte público, con acceso y derecho a la utilización compartida de la Infraestructura del Sistema para los fines del Servicio. La Concesión comprende los derechos y obligaciones que se establecen en el

presente Contrato y las Leyes Aplicables.” (El texto adicional propuesto se encuentra subrayado)

Absolución:

Se realizaran las precisiones necesarias

35. En el numeral 8 del Capítulo 2 de las Bases y en la Base Legal del Contrato de Concesión consideramos que se deben agregar la ley marco de asociaciones público - privadas para la generación de empleo productivo y dicta normas para la agilización de los procesos de promoción de la inversión privada Ley de APPs, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1012 y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 127-2014-EF, ya que dichas normas son de aplicación a todas las entidades del Sector Público No Financiero, en todos los niveles de gobierno.

Asimismo, consideramos necesario que tengan en cuenta lo señalado en el numeral 9.3 de la Ley y lo establecido en el numeral 14.1 del reglamento mencionados en el párrafo anterior, ya que estos establecen que el diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas. A su vez, las mencionadas normas señalan que los contratos que no cuenten con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas son nulos de pleno derecho y no surten efectos. En ese sentido, solicitamos que dicha aprobación sea requerida con la finalidad de dar cumplimiento a lo establecido en la normativa aplicable.

Absolución:

Esta concesión se da en el marco del reglamento Nacional de administración de Transporte D.S. 017-2009-MTC. CENIRSE A LAS BASES.

36. En el primer párrafo del literal c) del numeral 21.2.1 del Capítulo 4 de las Bases (Experiencia en implementación de sistemas de recaudo embarcado (en buses) con sistemas de cobro TISC) existe una contradicción entre el valor expresado en letras y en número en lo referido a la experiencia a ser aportada por uno de los miembros del consorcio.

En ese sentido, solicitamos por favor corregir este el error de forma y aclarar el porcentaje establecido en el presente literal.

Absolución:

Se realizaran las correcciones pertinentes

37. El literal g) del Anexo N° 3 de las Bases señala “el parque vehicular total requerido para la operación del Corredor Troncal es de 151 buses troncales de 12 m de 100 pasajeros, 132 buses de 10.5 m. para 80 pasajeros, 888 buses de 9 m. para 60 pasajeros, y de 577 buses de 7.5 m. para 42 pasajeros para la operación de las rutas alimentadoras y estructurantes”, mientras que según el Anexo 15 de las Bases se señala que las rutas BT1 y BT2 están compuestas cada una por 76 buses y en total 152 unidades. Por otro lado, verificamos que estas cantidades no coinciden con las cantidades establecidas en el Anexo 7 de las Bases de la Licitación Pública Especial para la Concesión de la Operación del Servicio Urbano Masivo de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Arequipa que establece las Características de las Rutas que componen las unidades de negocio al 100%.

De acuerdo a dicho anexo, la Ruta N° 78 Corredor Tronco-alimentador BT1 tiene una flota de 47 buses y BT2 con una flota de 104 y juntas un total de total de 151 unidades.

En ese sentido, solicitamos que se uniformice dichas cantidades con la finalidad de que no existan contradicciones entre ambas licitaciones.

Absolución:

Se realizaran las precisiones pertinentes

Los cuadros ser presentan como modelo para la estructuración del diseño de las Unidades de Negocio. Para mayor detalle se adjunta la matriz del Diseño Operacional.

38. En el literal f) del numeral 24.2 del Capítulo 5 de las Bases se ha adicionado como criterio de desempate al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en sistemas de priorización semafórica para el transporte público. Tal como menciona el numeral en cuestión, el desempate se realizará de acuerdo al orden establecido de los criterios.

No obstante, consideramos que este criterio de desempate debería ser relegado como último criterio en el caso de un posible desempate, ya que el literal g) que establece como criterio de desempate al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en sistemas de gestión flota y el literal h) que establece como criterio de desempate al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia económica son criterios de mayor relevancia y trascendencia para la gestión, operación y desarrollo de la licitación.

Absolución:

Ceñirse a las bases

39. El literal A) del numeral 2.2 del Anexo No.11 de las Bases ha eliminado la referencia al factor de remuneración variable (POEV) y el factor de remuneración fija (POEF) y se ha reemplazado por el factor de remuneración por validación (POEF). No obstante, el punto referido a "Pagos Al Operador Tecnológico", que se encuentra descrito en el numeral 7 del Anexo No.6 del Contrato de Concesión, establece la fórmula POTec, para calcular la estructura de costos del operador tecnológico; sin embargo, esta fórmula usa los valores numéricos FFLOTec y FVLOTec los cuales son descritos como el Factor Fijo de retribución Licitado por el Operador Tecnológico y el Factor Variable de retribución Licitado por el Operador Tecnológico.

En ese sentido, existe una total contradicción con lo establecido en el literal A) del numeral 2.2 del Anexo No.11 de las Bases, ya que en este literal se ha reemplazado ambos factores de retribución por el factor de remuneración por validación.

Por lo tanto, solicitamos que se realice la modificación correspondiente a la fórmula establecida en el punto "Pagos Al Operador Tecnológico del numeral 7 del Anexo No.6 del Contrato de Concesión usando el factor de remuneración por validación establecido en el literal descrito en el párrafo anterior.

Absolución:

Se realizaran las correcciones

40. En el Anexo No.13 de las Bases se ha establecido una tabla de puntajes con diversos aspectos tales como Plan de trabajo y Plan de capacitación donde el criterio de calificación es un puntaje otorgado por la descripción o presentación de la metodología de trabajo, la inclusión del diagrama de Grant y el plan de capacitación, según corresponda. Asimismo, el numeral 1 y numeral 4 del mencionado Anexo indican que se deberán describir aspectos importantes o considerar los diferentes roles a desarrollar en cada uno de estos planes. No obstante, consideramos que para una calificación más objetiva de estos ítems se deben señalar elementos esenciales que deberán tener el Plan de trabajo y el Plan de capacitación.

En ese sentido, solicitamos que se detallen los elementos esenciales que deberán contener el Plan de trabajo y el Plan de capacitación para poder determinar una calificación objetiva por parte del Comité al momento de realizar la evaluación de la propuesta técnica.

Absolución:

Ceñirse a las bases

41. El último párrafo del numeral (I) de los Antecedentes del Contrato de Concesión ha agregado en su último párrafo que el centro de control deberá ser diseñado con infraestructura de software y hardware necesarios para la centralización, gestión y monitoreo de la red semafórica de vías urbanas. No obstante, la centralización, gestión y monitoreo de la red semafórica es realizado únicamente en las rutas troncales, ya que la centralización, gestión y monitoreo de la red semafórica se realizará en las rutas troncales donde transitarán los buses troncales.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el último párrafo del numeral (I) de los Antecedentes del Contrato de Concesión con lo siguiente: *“El centro de control deberá ser diseñado con infraestructura de software y hardware necesarios para la centralización, gestión y monitoreo de la red semafórica de las rutas troncales, en las cuales transitarán los buses de las rutas troncales, estos que tendrán prioridad de paso en relación a los vehículos privados, siendo dicha red semafórica implementada por el CONCESIONARIO.”* (La modificación propuesta se encuentra subrayada)

Absolución:

Se realizarán las precisiones

42. El numeral 7.2 del Capítulo 2 de las Bases y el numeral 1.2 del Contrato de Concesión han establecido la definición “Evasión” señalando que la responsabilidad por el correcto uso de los medios de pago, por parte de los pasajeros en los buses, es de los operadores de las concesiones de transporte, en los paraderos especiales y terminales, del Concesionario de Recaudo.

No obstante, el numeral 5.10 del Anexo 9 del Contrato de Concesión establece que EL CONCEDENTE será responsable de la seguridad, vigilancia e limpieza en las terminales y estaciones del SISTEMA INTEGRADO, incluyendo los equipos e infraestructura.

Ante ello, existe una notoria contradicción en la definición de “Evasión” y el numeral 5.10 del Anexo 9 del Contrato de Concesión, ya que en esta definición se establece responsabilidad al Concesionario de Recaudo por el correcto uso de los medios de pago en los buses; sin embargo, el numeral 5.10 mencionado en el párrafo anterior señala que EL CONCEDENTE es responsable de la seguridad y vigilancia de los terminales y estaciones.

En ese sentido, resulta necesario hacer la respectiva modificación de la definición de “Evasión” señalando que la responsabilidad por el correcto uso de los medios de pagos corresponde a EL CONCEDENTE y no a EL CONCESIONARIO tal como se señala en el numeral 5.10 del Anexo 9 del Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizarán las precisiones – El Concesionario

43. El numeral 7.2 del Capítulo 2 de las Bases establece en la definición “Participación Mínima” que es la participación en el capital social íntegramente suscrito y totalmente pagado en efectivo representada en acciones con derecho a voto de EL CONCESIONARIO, no menor al sesenta por ciento (60%) que, en conjunto, deben mantener los Socios Calificaciones en el CONCESIONARIO, por un plazo no menor de quince (15) años contados a partir de la Fecha de Inicio, conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión. No obstante, el numeral 1.2 del Contrato de Concesión establece que es la participación en el capital social íntegramente suscrito y totalmente pagado en efectivo representada en acciones con derecho a voto de EL CONCESIONARIO, no menor al treinta por ciento (30%) que, en conjunto, deben mantener los Socios Calificaciones en el CONCESIONARIO, por un plazo no menor de quince (15) años contados a partir de la Fecha de Inicio, conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión.

En ese sentido, existe una contradicción entre ambas definiciones por lo que solicitamos se aclare cuál es el porcentaje correcto que deberán mantener los Socios Calificaciones en EL CONCESIONARIO y se realice la modificación del porcentaje correspondiente en la definición “Participación Mínima”.

Absolución:

Se realizarán las precisiones –30%

44. El tercer párrafo del numeral 2.1 del Contrato de Concesión establece que la concesión comprende el Sistema Integrado de Transporte y todas las rutas alimentadoras, estructurantes y troncales del Plan Regulador de Rutas aprobado, asimismo las concesiones adicionales de operación de transporte público que se den para complementar el Sistema Integrado de Transporte, en el marco de las funciones del Concedente.

Ante ello, solicitamos que se aclare qué se debe entender por las concesiones adicionales de operación de transporte público que se puedan dar para complementar al Sistema Integrado de Transporte, en el marco de las funciones del Concedente y qué tipo de concesiones abarca.

El Contrato de Concesión y las Bases han eliminado la definición de Estaciones y en su lugar se ha usado paraderos especiales para reemplazar dicha definición. No obstante, se ha verificado que en el Contrato de Concesión y las Bases aún se sigue usando la definición Estaciones que ya no se encuentra contemplada.

En ese sentido, solicitamos que se revise con detenimiento el Contrato de Concesión y las Bases y se realice la modificación de la definición “Estaciones” por paraderos especiales.

Absolución:

Las concesiones adicionales están referidas a nuevos corredores de transporte público segregados o priorizados que se den para la complementación del SIT.

Adicionalmente se realizarán las correcciones pertinentes respecto del término “Estaciones”

45. El numeral 4.1.2 del Apéndice 1 del Contrato de Concesión usa la definición “Socios Principales”; sin embargo, dicha definición no se encuentra definida en el Contrato de Concesión.

En ese sentido, solicitamos se aclare si es necesario el uso de Socios Principales y de ser necesario su uso se establezca la definición “Socios Principales” en el numeral 1.2 del Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizará la corrección pertinente.

46. Se ha agregado al numeral 8.1.2. del Apéndice 1 del Contrato de Concesión que se deberá instalar y probar a satisfacción de EL CONCEDENTE el Sistema de Semaforización Centralizada; sin embargo, de la presente redacción no se distingue si este sistema que se establece hace referencia a la priorización semafórica en la ruta troncal que ha sido añadido a las Bases y al Contrato de Concesión.

En ese sentido, solicitamos se aclare en el presente numeral que el Sistema de Semaforización Centralizada se encuentra ubicado en las rutas troncales del Sistema Integrado de Transporte.

Absolución:

Se realizarán las precisiones – solo en la trocal

47. El numeral 8.1.9 del Contrato de Concesión establece que es obligación de EL CONCESIONARIO asumir la pérdida de ingresos productos de fraudes y clonaciones; sin embargo, en este caso se deberá usar la definición de “Fraude” para hacer referencias a fraudes y clonaciones. Tal como se puede verificar en el numeral 1.2 del Contrato de Concesión, la clonación se encuentra establecida como Fraude externo en la definición de “Fraude”.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el numeral 8.1.9 del Contrato de Concesión con el siguiente texto: “Asumir la pérdida de ingresos producto de Fraude, las pérdidas relacionadas a infiltraciones y suplantaciones en los medios de validación de acceso son de responsabilidad de los operadores de buses, los cuales deben reembolsar al Operador del Componente Tecnológico, el 12% de las tarifas promedio del sistema por el número de infiltraciones o suplantaciones registradas en el Sistema por cada semana, debiendo el concedente incorporar en los contratos de concesión de los operadores de buses, la penalidad correspondiente, por las infiltraciones y suplantaciones que se registren en el Sistema.” (La modificación propuesta se encuentra subrayada)

Absolución:

48. El numeral 8.1.14 ha añadido que se deberá suministrar los equipos del Sistema de Semaforización Centralizada de acuerdo con lo establecido en las especificaciones técnicas del sistema incluidas en el Anexo 9; no obstante, el referido Anexo no establece las cantidades de equipos que deberán ser suministrados por el Concesionario.

En ese sentido, solicitamos que se aclare la cantidad de equipos del sistema de Semaforización Centralizada que deberán ser suministrados por EL CONCESIONARIO.

Absolución:

Se realizarán las precisiones

49. El numeral 13.6 del Contrato de Concesión usa la definición “Acreedores Permitidos”; sin embargo, dicha definición no se encuentra establecida en el Contrato de Concesión.

En ese sentido, proponemos que se agregue la siguiente definición de Acreedores Permitidos que es usada en diversos contratos de concesión en la actualidad y cuyo texto permitirá participar a diversos agentes de mercado (local e internacional) con la finalidad de obtener el financiamiento necesario para el desarrollo de la concesión.

Asimismo, poder establecer amplitud y flexibilidad a la definición de “Acreedores Permitidos” permitirá otorgar diversas alternativas de desarrollo de la concesión, el cual se anticipa que no será financiado bajo un solo instrumento o modalidad (por ejemplo, préstamos de bancos comerciales o bonos) ni, tampoco, por una sola clase de proveedores de fondos (por ejemplo, AFPs o bancos comerciales). De esta manera, una mayor amplitud en el concepto de Acreedores Permitidos resulta imprescindible para asegurar que el financiamiento que la concesión requiere sea obtenido en los mejores términos y condiciones.

Estando a lo expuesto, solicitamos se incorpore la definición de Acreedores Permitidos conforme al siguiente texto:

“Acreedores Permitidos”, *El concepto de Acreedores Permitidos es sólo aplicable para los supuestos de Financiamiento Garantizable. Para tal efecto serán los siguientes:*

- (i) cualquier institución multilateral de crédito de la cual el Estado de la República del Perú sea miembro,*
- (ii) cualquier institución, entidad de crédito a la exportación o cualquier agencia gubernamental de cualquier país con el cual el Estado de la República del Perú mantenga relaciones diplomáticas,*
- (iii) cualquier institución financiera comercial aprobada por el Estado de la República del Perú y designada como Banco Extranjero de Primera Categoría en la Circular N° 027-2009-BCRP, emitida por el Banco Central de Reserva o en cualquier otra circular posterior que la modifique y adicionalmente las que las sustituyan, en el extremo en que incorporen nuevas instituciones,*
- (iv) cualquier otra institución financiera internacional aprobada por el CONCEDENTE que tenga una clasificación de riesgo no menor a la clasificación de la deuda soberana peruana correspondiente a moneda extranjera y de largo plazo, evaluada por una entidad clasificadora de riesgo internacional de reconocido prestigio aceptada por la Superintendencia del Mercado de Valores (SMV),*
- (v) cualquier otra institución financiera nacional aprobada por EL CONCEDENTE que tenga una calificación de riesgo no menor a “A”, asignada por una entidad clasificadora de riesgo nacional debidamente autorizada por la Superintendencia del Mercado de Valores (SMV),*
- (vi) todos los inversionistas institucionales así considerados por las normas legales vigentes que adquieran directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda o representativo de derechos patrimoniales emitido por: a) el CONCESIONARIO, o b) un patrimonio fideicometido, sociedad de propósito especial, fondo de inversión o sociedad*

titulizadora, ya sea que estén constituidos o creados en el Perú o en el extranjero, que adquiriera derechos derivados del Contrato de Concesión,

- (vii) cualquier persona natural o jurídica, que adquiriera directa o indirectamente cualquier tipo de valor mobiliario o instrumento de deuda o representativo de derechos patrimoniales, emitido para financiar a EL CONCESIONARIO mediante oferta pública o privada local o internacional o a través de patrimonio fideicometido, sociedad de propósito especial, fondos de inversión o sociedad titulizadora, ya sea que estén constituidas o creadas en el Perú o en el extranjero. Para la estructuración del tipo de operaciones a que se refiere el presente numeral (vii) y el numeral (vi) anterior, deberá contemplarse que quien actúe como representante o agente de las personas que adquieran dichos valores o instrumentos, tendrá la condición de Acreedor Permitido.
- (viii) cualquier empresa vinculada al CONCESIONARIO y/o sus accionistas, previa aprobación del CONCEDENTE, según las definiciones previstas en la Resolución CONASEV N° 090-2005-EF-94.10, modificada por la Resolución CONASEV N° 005-2006-EF/94.10y sus demás normas modificatorias, o norma que la sustituya. La aprobación previa no será necesaria en los casos que el Acreedor Permitido sea la empresa matriz del grupo económico del CONCESIONARIO,
- (ix) cualquier patrimonio fideicometido, sociedad de propósito especial, fondo de inversión o sociedad titulizadora, constituido en el Perú o en el extranjero; y

En caso de créditos sindicados, los prestamistas y los tenedores de los referidos valores mobiliarios o instrumentos podrán contar con un Agente Administrativo, Agente de Garantías o una entidad que actúe en un rol similar, según corresponda, el cual deberá cumplir con alguno de los requisitos indicados en los numerales (i) a (vi) precedentes y quien podrá tener el calificativo de Acreedor Permitido:

“Agente de Garantías”, En caso de créditos sindicados, la administración de las garantías correspondientes requiere de una persona especializada en dicha función. El Agente de Garantías será una institución financiera (incluyendo el propio estructurador o una de las instituciones financieras que conforman el sindicato o alguna otra institución que se encuentre comprendida en alguno de los supuestos indicados en los numerales i) a vi) precedentes), cuya función será la de administrar los contratos de garantías que EL CONCESIONARIO haya otorgado en respaldo del crédito o los valores mobiliarios e instrumentos que sean emitidos, ejecutar las garantías por orden y cuenta de los referidos acreedores, recuperar los montos de la ejecución para ser distribuidos entre los correspondientes proveedores de fondos y otras funciones que éstos le asignen.

“Agente Administrativo”, En caso de créditos sindicados, su administración requiere de una persona especializada en dicha función. El Agente Administrativo será una institución financiera (incluyendo el propio estructurador o una de las instituciones financieras que conforman el sindicato o alguna otra institución que se encuentre en alguno de los supuestos indicados en los numerales i) a vi) precedentes), cuya función será la de administrar y hacer el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones y compromisos establecidos en los documentos del Financiamiento Garantizable que corresponda y otras funciones que tales proveedores de fondos le asignen por parte de EL CONCESIONARIO.

Asimismo, en el caso de Financiamiento Garantizable que consista en la emisión de valores mobiliarios o instrumentos mediante emisiones locales y/o internacionales y/o el otorgamiento de uno o más créditos, se podrá contar con un agente común (o concepto equivalente) que represente tanto al representante de los obligacionistas de la emisión local, “indenturetrustee” (o rol similar) de la emisión internacional, como a uno o más Agentes de Garantías, Agentes Administrativos y/o entidades multilaterales y/o prestamistas, en cuyo caso dicho agente común (o concepto equivalente) será quien tenga el calificativo de Acreedor Permitido, debiendo calificar en alguno de los supuestos indicados en los numerales (i) a (vi) precedentes.”

Absolución:

Se realizaran las precisiones

50. El Anexo 3A del Contrato de Concesión, que establece los bienes de la concesión proporcionados por el concedente, señala luego de la tabla: “*El acceso tipo mariposa esta dimensionado con un brazo de 47 cm. y apertura total de 50 cm. Asimismo el ancho referencial para el validador dimensionado es de 20 cm. (Ver gráficos adjuntos).”

En este caso, se ha referencia a unos gráficos; sin embargo, dichos gráficos no se verifican en el contrato de concesión.

En ese sentido, solicitamos que se incorporen los gráficos a los que se hace referencia en este Anexo 3A.

Absolución:

Se incorporara la información

51. El literal f) del numeral 2.3.1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión establece que el tiempo de transacción máximo será de 500 ms como parte de una característica que deberán cumplir las Tarjetas Inteligentes Sin Contacto TISC.

No obstante, consideramos que dicho tiempo de transacción deberá ser reducido al tiempo de transacción máximo considerado en versiones anteriores del Contrato de Concesión.

En ese sentido, solicitamos se considere que el tiempo de transacción máximo sea de 300 ms como se ha venido contemplado en versiones anteriores del Contrato de Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

52. El literal n) del numeral 2.3.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión establece que EL CONCESIONARIO deberá entregar, a su costo, un total de 700,000 tarjetas.

No obstante, el literal i) del numeral 8.17.1 establece que el Concesionario debe hacer entrega, sin costo alguno al CONCEDENTE un lote total de 1'000,000 (un millón) tarjetas, en un plazo coordinado con el Concedente, permitiendo cubrir de forma personalizada al 100% de la zona de influencia del Sistema. Asimismo, el literal 8 del Anexo 9 del Contrato de Concesión establece en uno de sus cuadros que las Tarjetas Inteligentes sin contacto – Totales tendrán una cantidad de 1'000,000.

Ante ello, lo establecido en el literal n) del numeral 2.3.2 del Anexo 9 del Contrato de Concesión se contrapone con los puntos establecidos en el párrafo anterior.

En ese sentido, solicitamos se aclare cuál es la cantidad correcta de Tarjetas Inteligentes Sin Contacto (TISC) que deberá entregar a EL CONCESIONARIO a EL CONCEDENTE.

Absolución:

Se realizara las precisiones

53. El literal c) del numeral 2.5.1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión establece que la velocidad de transacciones típicas será no mayor a 500 milisegundos como parte de una característica de los validadores en paraderos especiales y a bordo de Buses Complementarios

No obstante, consideramos que dicha velocidad de transacciones típicas deberá ser reducido al tiempo de velocidad de transacciones típicas considerado en versiones anteriores del Contrato de Concesión.

En ese sentido, solicitamos se considere que la velocidad de transacciones típicas sea no mayor de 300 ms como se ha venido contemplado en versiones anteriores del Contrato de Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

54. El numeral 8.9.2 del Contrato de Concesión establece en su último párrafo que la garantía podrá ser ejecutada en forma parcial, en caso que las penalidades, indemnizaciones o sanciones establecidas por el Contrato de Concesión no sean pagadas por EL CONCESIONARIO. En este caso, EL CONCESIONARIO deberá cumplir con restituir el monto total de la carta fianza, en caso la misma no sea restituida en las condiciones iniciales, procederá la ejecución total de la fianza.

Asimismo, el numeral 8.9.3 establece, que en caso de restitución de la carta fianza, la restitución “deberá realizarse hasta por un máximo de 02 (dos) veces al año, siendo causal de resolución de contrato una adicional.”

En todo caso, de insistir con mantener la obligación de restituir la carta fianza, ésta debería ser limitada a un monto máximo de restitución, de tal manera que el monto total de restituciones durante la vigencia del contrato no sea mayor al monto original de la carta fianza entregada como Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.

Solicitamos que evalúen la posibilidad de suprimir en el último párrafo del numeral 8.9.2 del Contrato de Concesión lo referente a la reposición de la fianza, así como el numeral 8.9.3.

En todo caso, de no acogerse la solicitud señalada en el párrafo anterior, solicitamos que modifiquen el numeral 8.9.3 del Contrato de Concesión con el siguiente texto: “En caso de ejecución parcial o total de la Carta Fianza, EL CONCESIONARIO está obligado a restituirla al monto original y en las mismas condiciones aquí establecidas, lo que deberá efectuar dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha en que se realizó la ejecución parcial o total de la Carta Fianza. En caso venciera dicho plazo sin que EL CONCESIONARIO cumpla con dicha obligación, será de aplicación lo previsto en la Cláusula Décimo Séptima de este Contrato. Las restituciones referidas en la presente cláusula serán exigibles a EL CONCESIONARIO hasta que la suma de todas las restituciones realizadas alcance el monto originalmente otorgado como Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato. Una vez alcanzado dicho monto, la restitución no será exigible a EL CONCESIONARIO.”

Absolución:

Ceñirse a las bases

55. El numeral 2.2 del numeral 1 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la solicitud de entrega de la documentación requerida conforme al Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a cuarenta y cinco (45) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a cuarenta y cinco (45) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

56. El numeral 2.3 del numeral 1 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la solicitud de los reportes de seguimiento especificados en el Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

57. El numeral 2.4 del numeral 1 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al retraso injustificado en la instalación de la unidad de procesamiento de datos.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

58. El numeral 2.5 del numeral 1 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al retraso injustificado en la instalación de los equipos e infraestructura de recaudo.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

59. El numeral 2.6 del numeral 1 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la instalación de equipos que no cumplan las especificaciones técnicas.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

60. El numeral 2.8 del numeral 1 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al incumplimiento de cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el Contrato de Concesión, diferentes de los mencionados de forma individual a los mencionados en el numeral 1 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

61. El numeral 2.1 del numeral 2 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al reparo de equipos, muebles e inmuebles del Sistema de recaudo deteriorados por abolladuras, grafitis, rotura, rasguños o rayones que inviabilicen la regular utilización de los mismos en la regular operación del sistema.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

62. El numeral 2.3 del numeral 2 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al incumplimiento de cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el Contrato de Concesión, diferentes de los mencionados de forma individual a los mencionados en el numeral 2 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

63. El numeral 3.1 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a no permitir o facilitar la adecuada supervisión de la ejecución de la operación del sistema de recaudo, control de flota e información al usuario por parte de EL CONCEDENTE o de sus interventores.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

64. El numeral 3.2 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al incumplimiento de los procedimientos de mantenimiento.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

65. El numeral 3.3 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de diez (10) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al incumplimiento de los procedimientos de operación.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

66. El numeral 3.4 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de diez (10) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la no entrega de la información de carácter operativo que requiera EL CONCEDENTE, sea por solicitud de EL CONCEDENTE o por lo dispuesto en el Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

67. El numeral 3.5 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de tres (3) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al incumplimiento de los horarios de atención previstos en el Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

68. El numeral 3.6 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de tres (3) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al pago que deberá a manera de penalidad realizar EL CONCESIONARIO del valor de todos los pasajes que se demuestren que ha sido producto de la falsificación del medio de pago, robo de los medios de pago, recargas ilegales de tarjetas inteligentes, apropiación o robo del efectivo recaudado y de los usos del sistema sin pago de pasaje por modificación de la información o por efecto de cualquier mecanismo de fraude al sistema de recaudo.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

69. El numeral 3.7 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de tres (3) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al incumplimiento con la consignación puntual del recaudo.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

70. El numeral 3.10 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de quince (15) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la no realización de la instalación de nuevos puntos de venta o barreras de control de acceso.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

71. El numeral 3.11 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de tres (3) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta

de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al estacionamiento de vehículos de transporte de efectivo en lugares no autorizados o los vehículos de transporte de efectivo que utilicen los carriles exclusivos de EL CONCEDENTE sin previa aprobación.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

72. El numeral 3.12 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de tres 24 horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la penalidad establecida por el ingreso de pasajeros no pagos en los paraderos especiales con pleno conocimiento de EL CONCESIONARIO.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Se realizara la modificación según la propuesta

73. El numeral 3.13 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de tres (3) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la penalidad establecida por no operar sin motivo justificado en horas previstas por el concedente.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a quince (15) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a quince (15) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Se realizara la modificación según la propuesta

74. El numeral 3.14 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de cuatro (4) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la penalidad establecida por la suspensión por tiempo superior al establecido de servicio por fallas en cualquiera de los equipos o servicios componentes del sistema de recaudo, control de flota e información.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a cuarenta y ocho (48) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a cuarenta y ocho (48) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Se realizara la modificación según la propuesta

75. El numeral 3.15 del numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de tres (3) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación al incumplimiento de cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el Contrato de Concesión, diferentes de los mencionados de forma individual a los mencionados en el numeral 3 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a quince (15) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

76. El numeral 4.1 del numeral 4 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de cuarenta y ocho (48) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la penalidad establecida por la deficiencia en la atención a pasajeros por las conductas señaladas en el numeral 4.1.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Se realizara la modificación según la propuesta

77. El numeral 4.2 del numeral 4 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de cuarenta y ocho (48) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la penalidad establecida por la deficiencia en la atención a pasajeros por las conductas señaladas en el numeral 4.2.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Se realizara la modificación según la propuesta

78. El numeral 4.3 del numeral 4 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de cuarenta y ocho (48) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en

relación a la penalidad establecida por el incumplimiento de cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el Contrato de Concesión, diferentes de los mencionados de forma individual a los mencionados en el numeral 4 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a setenta y dos (72) horas laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Se realizara la modificación según la propuesta

79. El numeral 1.1 del Capítulo IV del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de diez (10) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la penalidad establecida por no permitir o facilitar la adecuada supervisión de la ejecución de la operación del sistema de recaudo, control de flota e información al usuario por parte del CONCEDENTE o de sus interventores.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

80. El numeral 1.6 del Capítulo IV del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece un plazo de diez (10) días laborables para que EL CONCESIONARIO de respuesta de la notificación remitida por parte del CONCEDENTE en relación a la penalidad establecida por no operar las Bases de Datos de Tarjetas del Sistema según lo establecido en las especificaciones técnicas.

No obstante, consideramos que dicho plazo debería ser ampliado a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

En ese sentido, solicitamos que se modifique el presente numeral y se amplíe el plazo a treinta (30) días hábiles para que EL CONCESIONARIO de respuesta a EL CONCEDENTE de forma oportuna y adecuada.

Absolución:

Ceñirse a las bases

81. En la **Observación 29** de la primera ronda de consultas y la **Observación 31** de la segunda ronda, se sugirió eliminar un una sección del Anexo 8, que resultaba contradictoria con otras secciones del Contrato.

De acuerdo con el segundo, tercer y último párrafos de la sección 2 del Anexo 8, el Concesionario asume los riesgos derivados de factores internos o externos al SISTEMA, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación ó puesta en marcha del mismo, y los demás riesgos que puedan identificarse en el proyecto, como lo son, entre otros, los riesgos derivados de la posible incidencia que en la estructura económica del negocio de los Concesionarios podrían llegar a tener los cambios en la regulación legal en general, y en particular aquella en materia tributaria, que expidan tanto las autoridades nacionales como

las autoridades locales, en detrimento de los costos y condiciones del negocio, o las que podrían derivarse de la situación general del país.

Este texto resulta perjudicial debido a que obliga al Concesionario a asumir riesgos completamente ajenos a su control y su negocio. Adicionalmente, provoca que el Anexo 8 entre en conflicto directo con la sección de Equilibrio Económico de la Concesión, contenida en la Cláusula Décimo Novena del Contrato de Concesión.

Por lo tanto, solicitamos en que el texto referido sea eliminado en su totalidad del Anexo 8.

Absolución:

Ceñirse a las bases

82. El Proyecto del Contrato de Fideicomiso contiene varias inconsistencias de numeración de cláusulas, así como varias cláusulas tienen referencias en blanco o referencias a Anexos que no están incluidos en el Contrato de Fideicomiso.

En este sentido, solicitamos que se revise el Proyecto del Contrato de Fideicomiso y se corrija la numeración y las referencias cruzadas en el mismo.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

83. De acuerdo con el numeral 11.1 de la Cláusula Undécima del Proyecto del Contrato de Fideicomiso, la clasificación de riesgo de los títulos en los que se inviertan los recursos del fideicomiso debe ser de BBB+, sin embargo en la definición de INVERSIONES, se establece que los títulos de deuda en los cuales se pueden invertir los recursos del fideicomiso deben tener una clasificación de riesgo de A+.

Por lo tanto, solicitamos que se uniformicen los criterios contenidos en el referido numeral 11.1 de la Cláusula Undécima con los de la definición de INVERSIONES.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

84. De acuerdo con el numeral 15.2 de la Cláusula Décimo Quinta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso, los fondos contenidos en la cuenta recaudadora serán transferidos semanalmente a las Cuentas de los Operadores. Cabe señalar, que dichas cuentas solo corresponden a los operadores del servicio de transporte y no incluyen al Operador del Componente Tecnológico, quien tiene una cuenta diferente definida en la Cláusula Trigésimo Octava.

En este sentido, solicitamos que se incorpore al Operador del Componente Tecnológico en la distribución semanal de fondos referida en el numeral 15.2 de la Cláusula Décimo Quinta.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

85. De acuerdo con el numeral 15.2 de la Cláusula Décimo Quinta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso, las transferencias a las cuentas de los operadores se realizan de acuerdo con los importes indicados por escrito por SITRANSPORTE. Sin embargo, la participación de cada uno de los operadores en los ingresos se define en los respectivos contratos de Concesión.

En este sentido, solicitamos que se establezca que la transferencia semanal de fondos a los operadores se realizará "...en forma simultánea una vez que el FIDUCIARIO haya recibido las instrucciones por escrito de SITRANSPORTE indicando los importes a ser transferidos de acuerdo con los respectivos CONTRATOS DE CONCESIÓN y el CONTRATO DE CONCESIÓN DEL OPERADOR DEL COMPONENTE TECNOLÓGICO..."

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

86. En los numerales 15.7, 15.8 y 15.10 de la Cláusula Décimo Quinta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso se hace referencia al FONDO DE INFRAESTRUCTURA Y CONTINGENCIAS, a la CUENTA DE PENALIDADES DEL OPERADOR DEL COMPONENTE TECNOLÓGICO, CUENTA DE RENDIMIENTOS y la CUENTA DE RESERVA DE INFRAESTRUCTURA. Sin embargo, dicho Fondo y las referidas cuentas no se encuentran definidos en ninguna parte del Proyecto del Contrato de Fideicomiso.

En este sentido, solicitamos que se incorporen las definiciones correspondientes, o se haga referencia a las cuentas o fondos ya definidos a los que corresponderían los numerales 15.7, 15.8 y 15.10.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

87. De acuerdo con el numeral 15.10 de la Cláusula Décimo Quinta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso, el FIDUCIARIO no asume responsabilidad alguna por el resultado de las inversiones que realiza con cargo a la CUENTA DE RESERVA DE INFRAESTRUCTURA.

En este sentido, solicitamos que en el referido numeral se establezca que "...el FIDUCIARIO no asume responsabilidad alguna por el resultado de las INVERSIONES siempre y cuando cumpla con lo establecido en el Manual de Inversiones."

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

88. El numeral 15.11 de la Cláusula Décimo Quinta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establece que cada lunes, el fiduciario transferirá la retribución de los Operadores de Transporte y el Operador del Componente Tecnológico a las cuentas de cada uno de ellos.

Solicitamos que el texto de dicha cláusula se uniformice con el del numeral 15.2 de la Cláusula Décimo Quinta que trata la misma materia.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

89. El numeral 18.4 de la Cláusula Décimo Octava del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establece el procedimiento de remoción del Depositario, sin embargo no establece causales claras por las que SITRANSPORTE puede solicitar la remoción del mismo.

En este sentido, con la finalidad de establecer parámetros objetivos y transparentes para la remoción del Depositario, solicitamos que se incorpore una lista taxativa de causales por las que SITRANSPORTE puede solicitar la remoción del Depositario.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

90. De acuerdo con el numeral 20.2 de la Cláusula Vigésima del Proyecto del Contrato de Fideicomiso, los Acreedores Permitidos pueden ser incorporados al Fideicomiso como nuevos Fideicomisarios.

Sobre este punto, es necesario señalar que los Acreedores Permitidos tienen una relación jurídica distinta a los Contratos de Concesión con sus deudores, y sus obligaciones y derechos se encuentran regulados en estos contratos. Debido a que se trata de una relación

interna entre los Acreedores Permitidos y sus respectivos deudores, los intereses de los Acreedores Permitidos en el Proyecto son distintos a los de los Operadores. Por ello los Acreedores Permitidos no deben tener la calidad de Fideicomisarios en el Contrato de Fideicomiso, con los derechos y obligaciones que ello implica.

En este sentido, solicitamos que se elimine a los Acreedores Permitidos de la Cláusula Vigésima que les permite convertirse en Fideicomisarios dentro del Contrato de Fideicomiso con todos los derechos y obligaciones que ello implica.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

91. *Solicitamos eliminar el numeral 22.13 de la Cláusula Vigésima del Proyecto del Contrato de Fideicomiso, pues dicho numeral repite lo señalado en el numeral 22.2 de la misma Cláusula.*

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

92. La Cláusula Vigésimo Tercera del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establece las condiciones de las garantías que tiene que otorgar y mantener vigente el Fiduciario a favor de los Fideicomitentes, sin embargo, los numerales 23.1 y 23.2 de dicha cláusula no establecen el monto de las garantías a ser otorgadas. Asimismo, tampoco se define la obligación de reposición de la garantía en caso de ejecución.

En este sentido, solicitamos que se definan los montos de la garantías a ser otorgadas y mantenidas vigentes durante la duración del Contrato de Fideicomiso, así como establecer la obligación del Fiduciario de reponer la garantía en caso la misma sea ejecutada en su totalidad o en parte.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

93. La terminología utilizada en la sección "FONDO GENERAL (FG)" de la Cláusula Vigésimo Sexta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso no corresponde a la terminología utilizada en el resto del contrato.

En este sentido, solicitamos revisar el texto de la sección referida y realizar las correcciones necesarias para que la misma sea coherente con el resto del texto del Contrato de Fideicomiso.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

94. De acuerdo con la sección "FONDO GENERAL (FG)" de la Cláusula Vigésimo Sexta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso, una de las finalidades del Fondo General es distribuir, previa aprobación de SITRANSPORTE las participaciones a las que tienen derecho los concesionarios del Sistema. Sin embargo, es importante mencionar que las participaciones de los concesionarios en los ingresos del Sistema están definidos en sus respectivos Contratos de Concesión, por lo cual, no es necesario que SITRANSPORTE apruebe sus participaciones sino que meramente instruya al Fiduciario a distribuir los ingresos del Sistema de acuerdo a lo establecido en sus respectivos Contratos de Concesión.

En este sentido, solicitamos que se modifique el texto correspondiente señalando que una de las finalidades del Fondo General es distribuir los ingresos del Sistema a los Concesionarios, previa instrucción escrita de SITRANSPORTE de acuerdo con los respectivos Contratos de Concesión.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

95. El último párrafo de la Cláusula Trigésimo Cuarta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establece el procedimiento de traslado de cuentas a una nueva entidad financiera, y establece que el Fiduciario deberá informar a la Municipalidad Provincial de Arequipa sobre las nuevas condiciones de remuneración de las Cuentas del Fideicomiso fijadas con la o las correspondientes empresas del sistema Financiero. Entendemos que, al igual que en tercer párrafo de dicha Cláusula, se trata de un error y en vez de "Municipalidad Provincial de Arequipa" el texto debe decir "SITRANSPORTE".

Asimismo, considerando que el Operador del Componente Tecnológico es el responsable de entregar los fondos a la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso, cualquier diferencia en las condiciones de las Cuentas deben ser comunicadas también al Operador del Componente Tecnológico.

En este sentido, solicitamos que se modifique la referencia a la "Municipalidad Provincial de Arequipa" por la referencia a "SITRANSPORTE", así como se establezca que las nuevas condiciones de remuneración de las Cuentas del Fideicomiso también sea comunicada al Operador del Componente Tecnológico.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

96. El numeral 57.1 de la Cláusula Quincuagésima Séptima del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establece que el Factor Fiduciario será designado dentro de los quince (15) días calendarios desde la suscripción del Contrato de Fideicomiso.

Consideramos que es necesario que el Factor Fiduciario sea designado en el mismo Contrato de Fideicomiso con la finalidad de que se garantice la apertura de las cuentas dentro de los plazos establecidos dentro del contrato y de que la prestación de los Servicios establecidos en los Contratos de Concesión correspondientes pueda empezar a ejecutarse lo antes posible.

En este sentido, solicitamos que el numeral 57.1 de la Cláusula Quincuagésima Séptima del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establezca quien será el Factor Fiduciario.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

97. El numeral 7.2 "Definiciones" de las Bases (Página 18) establece la definición de Propuesta Económica y contiene la siguiente referencia errada: "Es la Oferta Económica del Postor Precalificado que se presentará en el Sobre N° 2, conforme al Numeral 18.3" mientras que la referencia correcta es al numeral 19.3.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se realizara la corrección

98. El numeral 7.2 "Definiciones" de las Bases (Página 18) establece la definición de Propuesta Técnica y contiene la siguiente referencia errada: "Es el conjunto de documentos que presentará el Postor Calificado en el Sobre N° 1, conforme al Numeral 22.2." mientras que la referencia correcta es al numeral 21.3.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se realizara la corrección

99. El numeral 7.2 "Definiciones" de las Bases (Página 18) establece la definición de Sobre N° 1 y contiene la siguiente referencia errada: "Es el sobre que contiene los documentos especificados en el Numeral 20.3 a ser presentados por el Postor" mientras que la referencia correcta es al numeral 21.3.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se realizara la corrección

100. El numeral 7.2 "Definiciones" de las Bases (Página 18) establece la definición de Sobre N° 2 y contiene la siguiente referencia errada: "Sobre N°2: Es el sobre que contiene la propuesta Económica del Postor conforme a lo dispuesto en el Numeral 22.2 a ser presentados por el Postor." mientras que la referencia correcta es al numeral 23.3.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se realizara la corrección

101. El numeral 7.2 "Definiciones" de las Bases (Página 18) establece la definición de Unidades de Gestión y contiene la siguiente referencia errada: "Unidades de Gestión: Son los componentes del sistema definidos en el numeral 6.4 de las Bases y en el reglamento de Operación del Sistema" mientras que la referencia correcta es al numeral 6.6.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se realizara la corrección

102. El numeral 11.1.1 "Designaciones y Facultades" de las Bases (Páginas 22 y 23) establece, en su tercer párrafo la siguiente referencia errada: "El domicilio, número de facsímil, de teléfono y dirección de correo electrónico de los Representantes Legales, así como su sustitución, están sometidos a lo dispuesto en los Numerales 10.2.4 y 10.2.5 de las Bases" mientras que la referencia correcta es al numeral 11.2.4 y 11.2.5.

Asimismo, el quinto párrafo del mismo numeral contiene la siguiente referencia errada: "Los poderes de los representantes legales de los integrantes del Consorcio deberán observar las mismas formalidades que los poderes del Representante Legal del Postor, indicados en el presente numeral y en los Numerales 10.1 y siguientes" mientras que la referencia correcta es al numeral 11.1

Solicitamos corregir las referencias erradas.

Absolución:

Se realizara la corrección

103. El numeral 11.1.2 "Presentación Poder" de las Bases (Página 23) establece, en su primer párrafo la siguiente referencia errada: "El poder mediante el cual se nombra a los Representantes Legales deberá contener las facultades de representación correspondientes incluyendo aquellas que están señaladas en el numeral 10.1.1 y deberán ser presentados en el Sobre N° 1" mientras que la referencia correcta es al numeral 11.1.1.

Solicitamos corregir las referencias erradas.

Absolución:

Se realizara la corrección

104. El numeral 11.2.2 de las Bases (Página 24) establece la siguiente referencia errada: “La designación de los Agentes Autorizados deberá hacerse mediante una carta del Representante Legal del Postor con firma legalizada, señalando expresamente las facultades indicadas en el Numeral 10.2.3 y la información exigida en el Numeral 10.2.4” mientras que la referencia correcta es a los numerales 11.2.3 y 11.2.4.

Solicitamos corregir las referencias erradas.

Absolución:

Se realizara la corrección

105. El numeral 11.2.3 de las Bases (Página 24) establece la siguiente referencia errada: “(i) Tratar con el Comité Especial y los Asesores todos los asuntos vinculados a la participación del Postor en la Licitación, incluida la facultad de formular consultas sobre las Bases y proyecto de Contrato de Concesión, con excepción de aquellos que sean de competencia exclusiva del Representante Legal, de acuerdo con el Numeral 10.1.1” mientras que la referencia correcta es a los numerales 11.1.1.

Solicitamos corregir las referencias erradas.

Absolución:

Se realizara la corrección

106. El numeral 11.2.5 de las Bases (Página 25) establece la siguiente referencia errada: “El Postor, previa comunicación escrita dirigida al Comité Especial que cumpla con los mismos requisitos previstos en el Numeral 10.2.2, podrá sustituir a cualquiera...” mientras que la referencia correcta es a los numerales 11.2.2.

Solicitamos corregir las referencias erradas.

Absolución:

Se realizara la corrección

107. El numeral 20.4 de las Bases (Página 32) establece lo siguiente: “Toda la documentación presentada en los Sobres N° 1 y N° 2 deberá ser perfectamente legible y deberá estar foliada en forma clara y de manera correlativa y rubricada por el Representante Legal en cada folio. Asimismo, se deberá incluir un índice detallado indicando el número de folio de todos los documentos incluidos en cada Sobre.”

Al respecto, en aras de la seguridad y transparencia del proceso consideramos que las ofertas presentadas pueden así mismo presentarse digitalizadas por lo cual recomendamos incluir la siguiente línea al final del párrafo: “...y una versión digitalizada de los sobres presentados, grabada en CD magnético bajo el formato PDF del documento original presentado”.

Absolución:

Ceñirse a las bases

108. El numeral 21.2.1, literal b) de las Bases (Página 35) establece, en su tercer párrafo, lo siguiente: “La experiencia que se acredite debe demostrar que integran equipos para sistemas de recaudo con: tarjeta inteligente sin contacto, validadores, equipos para ventas de créditos de pasajes, software de gestión de tarjetas inteligente sin contacto, bases de datos, y elementos electromecánicos para el control de acceso.” En este sentido, se ha eliminado el requisito de acreditar experiencia en sistemas de recaudo con seguridad con módulos SAM (Security Access Module)

Al respecto, actualmente, las Bases señalan en el numeral 2.5.1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión que los validadores deben tener la capacidad de alojar al menos 2 SAM's los cuales son los módulos que contienen los protocolos necesarios de seguridad y encriptación de la integridad del mapping de la tarjeta inteligente, y que en conjunto trabajan para estandarizar los niveles de seguridad contra fraudes y clonaciones en el sistema de recaudo.

Al eliminar dicho requisito de experiencia del numeral 21.2.1 en la práctica lo que ello permite es que un participante puede presentar un contrato o certificado de experiencia sin que en ellos se presente una solución de recaudo que posea niveles mínimos de seguridad para protección de la integridad del sistema y a la vez, durante la evaluación, dicho contrato tenga el mismo peso en puntajes contra un contrato que si evidencie haber cumplido con estándares internacionales de seguridad e inviolabilidad. Asimismo, es importante destacar, que los SAMs son el paso más importante a considerar en los sistemas de recaudo, de ello se desprendería entonces que una experiencia certificada de una solución que permita clonaciones y fraude no puede compararse con una solución cerrada y segura.

En tal sentido, con la finalidad de promover niveles óptimos de seguridad al sistema de recaudo del SIT, solicitamos la reincorporación del requisito de contar con experiencia en sistemas de recaudo con seguridad con módulos SAM. Por otro lado, en caso considerarse el SAM como una mejora tecnológica, esto no podría ser visto de tal forma toda vez que los SAM son componentes esenciales de un sistema de Recaudo y no pueden ser considerados como complementarios o mejora.

Absolución:

Ceñirse a las bases

109. El numeral 21.2.1, literal e) de las Bases (Página 37) establece, en su segundo párrafo, lo siguiente: “En el caso de que la experiencia referida sea aportada por uno de los miembros del Consorcio, dicho miembro no podrá tener una participación inferior al quince por ciento (15%) y deberá cumplir con los siguientes requisitos...”

Este párrafo debe ser reevaluado o modificado de tal forma que no se considere que la participación equivalente a 15% signifique conformar un consorcio con un proveedor tecnológico de semaforización ya que ello, en principio, no aporta ningún valor agregado a un sistema de recaudo y gestión de flota e información al usuario, lo cual es la esencia y el objetivo principal de la presente licitación.

Por otro lado exigir una participación no inferior al 15% implica compartir la retribución de los ingresos al Concesionario por medio de acciones, mientras que la retribución deriva de un porcentaje de la tarifa de pasajes de transportes, servicio el cual en materia de recaudo y gestión de flota no brinda el miembro del consorcio encargado de la centralización de semáforos. Dicha provisión de servicio se puede brindar en los mismos términos que lo solicitan las Bases de la Licitación sin la necesidad de generar una participación en forma consorciada y más bien a manera de una subcontratación de servicios por parte del Concesionario, siendo este que realizaría la subcontratación para un fin específico.

Solicitamos que al ser la Licitación orientada a elegir a una empresa especializada en sistemas de recaudo y gestión de Flota, no se considere la necesidad de que el componente semafórico sea incluido como miembro del consorcio cuando este puede ser un proveedor tecnológico o subcontratista del postor.

Absolución:

Ceñirse a las bases

110. El numeral 21.2.2 de las Bases (Página 38) establece la siguiente referencia errada: “El Postor deberá acreditar directamente, o en el caso de Consorcio a través de sus integrantes, un capital social suscrito y pagado mínimo de US\$ 8'000,000.00 (ocho millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América) o su equivalente en nuevos soles al tipo de cambio del mercado o presentar la Garantía de Capital Mínimo a que se refiere el Numeral 21.1” mientras que la referencia correcta es al numeral 22.1.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se corregirá el error

111. El numeral 21.3 de las Bases (Página 39) establece la siguiente referencia errada: “Para acreditar el cumplimiento de todos los Requisitos mencionados en Numeral 20.2, en el Sobre N° 1, el Postor deberá presentar los siguientes documentos...” mientras que la referencia correcta es al numeral 21.1.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se corregirá el error

112. El numeral 21.3.3 de las Bases (Página 41) establece la siguiente referencia errada: “Declaración Jurada “Presentación de Requisitos Económicos para la Calificación”, de acuerdo al formato del Formulario N° 2 del Anexo N° 6 de las Bases, firmado por el Representante Legal o en su defecto la Garantía de Capital Mínimo a que se refiere el Numeral 21.1” mientras que la referencia correcta es al numeral 22.1.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se corregirá el error

113. El numeral 23.2 de las Bases (Página 45) establece la siguiente referencia errada: “El Sobre N° 2 del Postor se abrirá únicamente si el Comité Especial declara que el Postor Calificado ha presentado todos los documentos requeridos de conformidad con el Numeral 20.3 y es válida su propuesta técnica, caso contrario le será devuelta en sobre cerrado su sobre N° 2” mientras que la referencia correcta es al numeral 21.3.

Solicitamos corregir la referencia errada.

Absolución:

Se corregirá el error

114. El literal f. del literal f) del Anexo 3 de las Bases (página 56) establece lo siguiente: “el remanente de los ingresos captados por el Sistema en su troncal, alimentadoras y estructurantes y sus puntos de venta y recarga de tarjetas exclusivamente se depositarán al fideicomiso...”

Al respecto, se debe clarificar lo siguiente: los ingresos captados por el sistema son generados de la Carga y Recarga de Títulos de Viaje en los medios de pago (TISC) y estos una vez validados por los equipos de recaudo embarcados o en estaciones al hacer uso del servicio de transportes, ingresan al fideicomiso, es decir, los ingresos del fideicomiso son por la “carga y la recarga” de títulos de viaje o créditos de viaje en un medio de pago que valida, mas no por la venta del “Medio de Pago” (Tarjeta Sin Contacto) per se es decir la Tarjeta Sin Contacto. El texto incluye la venta de tarjetas como ingresos del sistema cuando claramente las fórmulas de retribuciones están asociadas al recaudo de la tarifa de viaje.

Por ello, solicitamos que se modifique el texto citado por el siguiente: “*El remanente de los ingresos captados por el Sistema en su troncal, alimentadoras y estructurantes y sus puntos de carga y recarga de títulos de viaje exclusivamente se depositarán al fideicomiso...*”

Absolución:

Se incorporará la propuesta

115. El literal a) del Anexo 3 de las Bases (Página 56) establece que “el corredor troncal operará en carriles especiales para uso exclusivo de los buses troncales de servicio público de transporte masivo de pasajeros, mientras que los alimentadores y estructurantes operarán con buses sin carril exclusivo. El sistema tiene 2 rutas troncales, 43 rutas alimentadoras y 35 rutas estructurantes”.

Al respecto, en las Bases de la Licitación Pública Especial para la Concesión de la Operación del Servicio Urbano Masivo de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Arequipa, se señala que son 42 rutas alimentadoras.

Solicitamos que se actualicen o corrijan ambos documentos para evitar la contradicción entre las dos licitaciones.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

116. Los formularios contenidos en los anexos de las Bases (Páginas 60 a 79) contienen errores de referencia que se pueden observar en el siguiente cuadro, por lo que se solicita realizar las correcciones correspondientes:

Absolución:

Se realizaran las correcciones

117. En el Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 309), en la descripción del equipamiento para Buses Troncales, no se señala ningún torniquete o validador embarcado. Si ambas rutas troncales no cuentan con estaciones de embarque, se debería incorporar equipamiento embarcado de control de pasajeros y validación del título de viaje.

Solicitamos una clarificación del Comité Especial al respecto.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

118. En el Anexo 9 del Contrato de Concesión (Páginas 309 a 311), en cada una de las tablas relacionadas al Equipamiento en el Sistema en general, debe incorporarse una columna que indique el Numero de buses troncales, buses complementarios, paraderos especiales, patios, puntos de venta externos para la recarga, y módulos de atención al cliente, de forma tal que estos datos no sean especulativos si no definidos por los documentos del proceso.

Solicitamos la inclusión de las columnas referidas al Comité Especial.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

119. El numeral 2.3 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 230) establece que “todos los accesos al SISTEMA INTEGRADO se harán con tarjeta inteligente sin contacto (TISC). No se permitirá el acceso a bordo de buses, terminales o estaciones pagando en efectivo.”

Este texto no coincide con lo señalado en el Numeral 3.1.4 del Anexo 5 de las Bases de la Licitación Pública Especial para la Concesión de la Operación del Servicio Urbano Masivo de Pasajeros del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de Arequipa que establecen que el pago se efectuará mediante monedas y TISC.

Solicitamos uniformizar ambas licitaciones.

Absolución:

Se realizaran las correcciones

120. *Solicitamos que se modifique la definición de Financiamiento Garantizable contenida en el numeral 7.2 de las Bases y el numeral 1.2 del Contrato de Concesión por la siguiente: “Es el endeudamiento en la modalidad de emisión de deuda, valores mobiliarios y/o prestamos dinerarios que puede asumir el Concesionario ante cualquier Acreedor Permitido, y con la previa aprobación del Concedente; para ejecutar las obligaciones que asume en el Contrato.”*

Absolución:

Se realizaran las modificaciones

121. *Solicitamos eliminar el texto de la Cláusula 14.5 del Contrato (responsabilidad del Concesionario por daños y perjuicios ocasionados a pasajeros y a terceros). De lo contrario que se limite la responsabilidad frente a los pasajeros y que se demuestre que los daños ocasionado fueron como resultado de hechos u omisiones imputables del Concesionario.*

Absolución:

Ceñirse a las bases

122. El ítem iv) del literal a) del numeral 2.4 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 237) establece que las barreras de control de acceso tendrán por finalidad “registrar la información del acceso (TISC) y de salida (contador electromecánico) de usuarios hacia y desde el área paga.”

Ello se traduce a que se está considerando incluir sistemas electromecánicos de conteo de pasajeros al salir del bus, es decir Barreras de Control de Accesos, también llamados torniquetes.

Ya que en las especificaciones técnicas no se menciona más que un equipo de control de accesos (torniquete de ingreso al vehículo (troncal), solicitamos que se confirme si es un requisito contar con dos torniquetes (de entrada y salida al bus).

Absolución:

Se realizaran las correcciones

123. El literal c) del numeral 2.4 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 237) establece que “independientemente del tipo de barrera de control de acceso de que se trate, todas deberán ser reversibles, de tal manera que eventualmente puedan girar en cualquiera de los dos sentidos de flujo para casos de emergencia, y por lo tanto deberán contar con los siguientes modos de operación...”

Ello significa que todos los torniquetes deben ser reversibles y debido a ello deben contar con validadores para ambos sentidos. Al respecto en la página 189 de los documentos de la licitación se señala que los torniquetes son bidireccionales, pero en la página 310 se hace referencia a un torniquete distinto para entrada y salida.

En ese sentido, solicitamos la confirmación de que tipo de torniquete se requiere.

Absolución:

Se realizaran las correcciones

124. El literal b) del numeral 2.5.1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 242) establece que es una de las características de los validadores en los paraderos especiales y a bordo de los buses complementarios la “posibilidad de alojar dos (2) SAM de autenticación como mínimo.”

Al respecto, si ya se están considerando como parte de las características internas de los validadores, la posibilidad de que estos alojen dos SAMs, solicitamos que confirmen si, en caso algún postor presente el uso de SAMs como mejora tecnológica al sistema, dicha propuesta se le haría merecedora a puntaje o no, ya que el término mejora tecnológica aduce algún elemento innovador que permita reducir equipamiento o en todo caso sea alguna solución adicional suplementaria del sistema y no como un elemento que ya está considerando como parte esencial de las características de equipos del sistema.

En ese sentido, solicitamos la confirmación de si el empleo de SAMs se considera como una mejora tecnológica o un elemento esencial de los equipos del sistema.

Absolución:

No es considerado una mejora tecnológica

125. El literal g) del numeral 2.5.1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 242) establece que es una de las características de los validadores en los paraderos especiales y a bordo de los buses complementarios es que tengan “Dos Indicadores de guiado luminosos de alta visibilidad (rojo y verde) y/o mecanismo que cumpla la misma funcionalidad.”

Al respecto solicitamos precisar si los indicadores luminosos pueden ser de tipo señalética en una pantalla gráfica.

Absolución:

Se incorporara la propuesta

126. El literal i) del numeral 2.5.1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 242) establece que es una de las características de los validadores en los paraderos especiales y a bordo de los buses complementarios es que tengan “mínimo de 1 Puerto de comunicación Ethernet, RS-232, RS485 e CAN para conexión a la unidad de consolidación de datos o a la Unidad Lógica a Bordo en el caso de buses.”

Al respecto solicitamos precisar ¿cuáles son los datos y/o información del BUS que se debe adquirir a través del CAN BUS? Asimismo, ¿la Interface CAN puede ser externa o un módulo opcional al validador?

Absolución:

Ceñirse a las bases

127. El literal e) del numeral 3.3.1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 257) establece que “la Unidad lógica a Bordo deberá integrarse con el odómetro del bus y con el sistema de apertura y cierre de puertas.”

Al respecto, solicitamos que se confirme cual es el tipo de señal de mando para el sensor del odómetro de los buses que se requiere (RS232/485, Análoga, Frecuencia, etc.).

Absolución:

Ceñirse a las bases

128. El literal c) del numeral 5.3 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 286) no es claro, entendiéndose que el concedente debe encargarse de las obras civiles para las estaciones y embarcaderos especiales.

Por ello, se solicita precisar cuáles serían las obras civiles que será encargada por el CONCESIONARIO.

Absolución:

Se realizarán las precisiones – todo a cargo del CONCEDENTE

129. El literal c) del numeral 5.3 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 286) se refiere a Obras Civiles, mientras que el párrafo introductorio del referido numeral se refiere a la obligación que tendrá el Concesionario en acondicionar el local recibido y equiparlo, motivo por el cual los trabajos serán de Acondicionamiento e Instalación y no obras de infraestructura.

En ese sentido, solicitamos sustituir el título del literal c) “Obras Civiles” por Acondicionamientos.

Absolución:

Se realizarán las precisiones

130. Los literales a al g del numeral 5.8.1.1 del Anexo 9 al Contrato de Concesión (Página 295) establecen “los aspectos o características mínimas exigidas para servidores, gabinete, interfaces, controlador gráfico, almacenamiento, entre otros.”

Sin embargo, basándonos en nuestra experiencia como operador de recaudo, consideramos igualmente crítico incluir el siguiente ítem: “h) Equivalencia, por tema de virtualización de servidor y almacenamiento de aplicación y datos en nubes privadas del CONCEDENTE.”

Absolución:

Se realizarán las modificaciones

131. El Anexo 13 de las Bases (Página 92) incorpora una tabla de evaluación mediante la cual se asignará puntaje a las Propuestas Técnicas y para ello la tabla lista una serie de requisitos a cumplir con su respectivo puntaje máximo en los rubros: Plan de Trabajo (2 requisitos y 2 puntos), Descripción de la Solución Técnica (con 5 requisitos y 8 puntos), Estructura Organizacional (2 requisitos y 2 puntos) y Plan de Capacitación (1 requisito y 1 punto).

En tal sentido, cualquier postor, para obtener los 13 puntos totales, simplemente deberá cumplir con llenar la información que se requiere sin que se evalúe si en ella se presenta una solución que funcione o no, pues ya que será merecedor del puntaje con solo el hecho de haber incorporado la información.

Una evaluación de forma y no de contenido no asegura la efectividad del sistema propuesto en el marco de un proceso en el que se busca adjudicar la buena pro al mejor candidato para administrar un sistema que permita distribuir los ingresos de la operación de transporte de pasajeros.

Por ello, la redacción del anexo hace entender que la evaluación se realizará únicamente de manera formal y no de manera cualitativa.

En ese sentido, consideramos que no es una buena forma para evaluar las propuestas técnicas ya que puede derivar en la contratación de un postor que haya presentado una solución que no sea funcional.

Al respecto, solicitamos que se reconsidere el contenido de la tabla de evaluación y el Anexo 13 y se establezcan criterios cualitativos para la evaluación de las propuestas técnicas.

Absolución:

Ceñirse a las bases

132. En la **Observación 32** de la primera ronda de consultas y la **Observación 35** de la segunda ronda de consultas, solicitamos que se limite la responsabilidad del Concesionario. Sin embargo, el pedido no ha sido atendido por el Comité Especial.

Al respecto, precisamos que el proyecto se caracteriza por ser una concesión de largo plazo otorgado bajo la forma de un BOT.

El B (Build/Construir) de BOT significa que el Operador tecnológico tiene que asumir, invertir y financiar el 100% de la tecnología e infraestructura necesaria a la realización de prestación de servicio objeto de la concesión, lo que representa, tomando en cuenta los montos y plazos involucrado un riesgo importante para un inversionista privado.

Nosotros, como grupo empresarial estamos dispuestos a asumir estos tipos de riesgos que son parte de los negocios que realizamos.

El O (Operation/Operación) de BOT también representa un riesgo importante por el Operador tecnológico por el plazo del compromiso (15 años) y más aún por el hecho que no existen ingresos garantizados que permitan asegurar la recuperación de la inversión inicial, ni tampoco de cubrir los gastos operativos a lo largo del plazo de concesión.

Nosotros, como grupo empresarial estamos dispuestos a asumir estos tipos de riesgos que son parte de los negocios que realizamos.

EL T (Transfer/Transferencia) del BOT, no representa un riesgo como tal sino que al final del plazo de concesión, la totalidad de las inversiones realizadas a lo largo de la concesión no se podrá recuperar sino que se deberán transmitir a las Autoridades de Arequipa sea cual que sea el estado de amortización de la misma.

Nosotros, como grupo empresarial estamos dispuestos a asumir estos tipos de riesgos que son parte de los negocios que realizamos.

Entendemos que las Autoridades de Arequipa están otorgando en concesión un servicio público muy sensible y también toman un riesgo que necesitan cubrir requerido garantías y compromisos sólidos por la parte de Operador Tecnológico que pretende hacerlo presentándose a la licitación.

También en este caso nosotros, como grupo empresarial, estamos dispuestos a otorgar las garantías necesarias.

Por estas razones entendemos y aceptamos que:

- Se requiere la constitución de una empresa con un capital mínimo debidamente sustentado a la firma del Contrato.
- Se requiere en el periodo de implementación una fianza para garantizar los compromisos de inversión necesarias a la realización del servicio objeto de la Concesión
- Se requiere en el periodo de operación una fianza de buen cumplimiento del servicio objeto de la Concesión

- Se requiere un sistema de penalidades para garantizar los niveles de servicio requerido en el Contrato de Concesión

De acuerdo con lo señalado en los párrafos anteriores, a la firma del Contrato, el nivel de exposición del Operador Tecnológico es muy alto, ofreciendo a las autoridades de Arequipa los compromisos y garantía necesaria para mitigar su propio riesgo de Concedente.

Por ello, es necesaria que la exposición a la que se sujeta el Concesionario sea contrarrestada con un sistema de límites a la responsabilidad por daños y perjuicios a los daños directos, así como a un monto equivalente al valor promedio anual de la Concesión.

Por lo expuesto, solicitamos que la responsabilidad de las partes por cualquier y todos los daños derivados de, o relacionados con, el incumplimiento de los Servicios y de este Contrato sea limitada a los daños directos causados a la contraparte. Por otro lado, considerando lo expuesto líneas arriba solicitamos que los daños directos indemnizables por el Concesionario tengan como límite máximo el valor promedio anual de la Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

133. La sección 5.1 del numeral 5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión establece lo siguiente: “El límite para la liquidación y pago de las penalidades se calcula sobre el 20% de la facturación del operador tecnológico en la semana en que se asignen las multas, el superar el tope mencionado, por más de dos veces al año será causal de resolución del contrato.”

Al respecto, precisamos que el hecho de que la superación del límite referido dos veces al año sea causal de resolución del Contrato de Concesión es excesiva, pues si el Concesionario no ha incurrido en alguna de las causales de resolución expresas, el solo hecho de superar el límite de penalidades no debería ser una causa para la terminación del Contrato de Concesión.

Asimismo, consideramos que el límite de 20% de la facturación del operador tecnológico en la semana que se asigne la penalidad es excesivo, por lo que consideramos necesario que se reduzca al 10% del referido concepto.

Por lo tanto, solicitamos que se elimine como causal de resolución del Contrato de Concesión la superación del límite de 20% de la facturación del operador tecnológico en la semana en que se asignen las multas, así como se reduzca el límite al 10% de dicho concepto. Por ello es necesario que se modifique la sección 5.1 del numeral 5 del Anexo 7 del Contrato de Concesión quedando redactado de la siguiente manera: “El límite para la liquidación y pago de las penalidades se calcula sobre el 10% de la facturación del operador tecnológico en la semana en que se asignen las penalidades.”

Absolución:

Ceñirse a las bases

134. La presente licitación incluye el componente de semaforización, sin embargo, la lista de bienes a ser suministrados contenida en la sección 8 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 307) no incluye la cantidad de semáforos a ser suministrados e incorporados al sistema ni tampoco la cantidad de intersecciones en las que tiene que ser instalados dichos semáforos.

Por otro lado, en la página 274 en el Anexo 9 del Contrato de Concesión se establecen las características técnicas de los semáforos, sin embargo no se precisa su cantidad ni su ubicación.

En este sentido, con la finalidad de permitir a los postores realizar un presupuesto coherente, solicitamos incorporar a las referidas listas, la cantidad y el tipo de semáforos a ser suministrados (semáforos para vehículos ligeros, para buses, y para peatones) así como precisar las intersecciones en las que se encontrarán ubicados dichos semáforos.

Absolución:

135. El numeral 3.10.1.3 del Anexo 9 del Contrato de Concesión (Página 271) establece que el Concesionario deberá someter a aprobación de la Gerencia de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad Provincial de Arequipa y la Autoridad Responsable del Mobiliario Urbano del Centro Histórico, los expedientes técnicos para la implementación del Sistema de Semaforización Centralizada. Dichas entidades tendrían que aprobar los materiales y los métodos de implementación propuestos.

Al respecto, es necesario precisar que la ausencia de una lista de materiales y métodos de implementación aceptables en el marco del Contrato causa que el Concesionario no pueda calcular con certeza los costos de la implementación del Sistema de Semaforización Centralizada. Por ello, es necesario que se establezca en el numeral 3.10.1.3 una lista de materiales y métodos de implementación aceptables.

Asimismo, es necesario que se precise, en el mismo numeral, el procedimiento que se tiene que seguir para obtener las aprobaciones correspondientes.

Por lo tanto, solicitamos que se incluya en el numeral 3.10.1.3, una lista de materiales y métodos de implementación aceptables para la implementación del Sistema de Semaforización Centralizada, así como el procedimiento para obtener las aprobaciones establecidas en dicho numeral.

Absolución:

Ceñirse a las bases

136. Considerando que las Bases y el Contrato de Concesión han sido objeto de numerosas modificaciones, y que se incorporó al sistema un componente completamente nuevo que es el de la semaforización, lo que de por sí representa una solución tecnológica completamente nueva, consideramos que es necesario incorporar al proceso una ronda adicional de consultas a las Bases de la Licitación y el Contrato de Concesión, dado que, una vez respondidas las consultas y observaciones de la ronda actual, se puede generar la necesidad de realizar precisiones y aclaraciones adicionales al los documentos de la licitación.

Por ello, solicitamos al Comité Especial, que se incorpore al Cronograma de la Licitación una ronda de consultas adicional que se llevaría a cabo una vez que se publiquen las resoluciones a la presente ronda de consultas y se integren las Bases.

Absolución:

Ceñirse a las bases

ANEXO RELACIÓN DE CONSULTAS Y/O SUGERENCIAS

Consulta y/o Sugerencia N° 1

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Etapa pre-operativa

Etapa pre-operativa: Es el periodo comprendido entre la firma del contrato y el inicio de la operación efectiva, el cual tiene un plazo máximo de 24 meses, en dicha etapa, los concesionarios de la operación de buses se encargaran de la administración de las actuales rutas identificadas en la respectiva concesión, teniendo la obligación de implementar en las unidades renovadas el componente tecnológico materia de la presente concesión, el cual será de responsabilidad del Concesionario de Recaudo, siendo que en las unidades no renovadas, correrán los costos de implementación, solamente en referida etapa pre-operativa, por parte de los Operadores de Transporte, siendo estos restituidos de tales valores, por el Concesionario de Recaudo, en el inicio de la etapa operativa. (El subrayado es agregado)

En el referido numeral se señala el “componente tecnológico”, el cual no se encuentra definido en las Bases. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva incorporar la definición de componente tecnológico en el Numeral 7.2 de las Bases.

Absolución:

Se agrega la definición de “componente tecnológico en el numeral 7.2 de las bases.

Consulta y/o Sugerencia N° 2

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Evasión

Evasión: Acción por parte de uno o más Pasajeros, que haciendo uso del servicio de transporte del SIT, no portan un Medio de Validación de Acceso o, bien disponiendo de éste, no lo validan adecuadamente en el acceso a los buses, paraderos especiales y/o terminales. La responsabilidad, por el correcto uso de los medios de pago, por parte de los pasajeros en los buses, es de los operadores de las concesiones de transporte, en los paraderos especiales y terminales, del Concesionario de Recaudo.

Para el Concesionario de Recaudo, no es posible impedir la evasión en los paraderos especiales, debido a que estos paraderos no se encontrarán en una infraestructura totalmente cerrada y por ello, no se podrá impedir el acceso al público.

El Concesionario de Recaudo no debería ser responsable de la evasión en los terminales, dado que corresponde que intervengan las autoridades municipales y policiales debidamente facultadas por Ley, ante presuntos evasores.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir que la responsabilidad por el correcto uso de los medios de pago en los paraderos especiales y terminales sea del Concesionario de Recaudo.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 3

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Fecha de Inicio de la Operación Efectiva

Fecha de Inicio de la Operación Efectiva: Es la fecha en la que iniciará el cómputo del plazo de 15 años de la Concesión, y que será la fecha definida por el Concedente en la comunicación enviada al Concesionario referida en el numeral b del ítem (iii) del numeral 3.1 de la Cláusula Tercera del Contrato, y siempre y cuando se hayan cumplido todas y cada una de las Condiciones Previas a la Fecha de Inicio reguladas en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta del Contrato, se haya puesto a disposición del Concesionario la Infraestructura básica necesaria que permita el inicio de la operación del Sistema y se

haya puesto en servicio los Buses conforme se establece al proceso de licitación de rutas. No obstante lo anterior, la Fecha de Inicio de la Operación efectiva no excederá los 24 (veinticuatro meses) de la fecha de firma del contrato de concesión, siendo estos 24 meses la etapa pre-operativa de la concesión.

Entendemos que cuando se señala en la definición que “se haya puesto en servicio los Buses”, se refiere a que previamente se haya cumplido con lo señalado en el inciso g) de los Términos de Referencia.

El inciso g) El parque vehicular total requerido para la operación del Corredor Troncal es de 151 buses troncales de 12 m de 100 pasajeros, 132 buses de 10.5 m. para 80 pasajeros, 888 buses de 9 m. para 60 pasajeros, y de 577 buses de 7.5 m. para 42 pasajeros para la operación de las rutas alimentadoras y estructurantes.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva confirmar que una de las condiciones previas a la fecha de inicio será que se haya cumplido con lo señalado en el inciso g) de los Términos de Referencia.

Absolución:

El inciso g) es referencial, la flota de buses final será definida como resultado de los procesos de licitación de la operación de buses, sin embargo si está referida a ese inciso.

Consulta y/o Sugerencia N°4

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Fondo de Contingencia

Fondo de Contingencia: En el Fideicomiso, el Fondo de Contingencias se constituirá a partir del 3% del Fondo general hasta por un monto de 12 millones de dólares americanos, el cual se encuentra definido en el anexo 6 del presente contrato. El Fondo de Contingencias está orientado a enfrentar posibles eventos imprevisibles que pudieran poner en riesgo los resultados de la programación financiera y se destinará a los operadores de transporte en un 80% del Fondo y al operador tecnológico en un 20%, o en lo que determine el Consejo Técnico del Sistema Integrado. El fondo de contingencia, también se podrá utilizar como medio de compensación de los Concesionarios en caso de interrupción de los ingresos del sistema por causa de suspensión del servicio y otras causales de responsabilidad del CONCEDENTE.

En la referida definición se señala a un “operador tecnológico”, el cual no se encuentra definido en las Bases. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva incorporar la definición de operador tecnológico en el Numeral 7.2 de las Bases.

En la referida definición se señala a un “Consejo Técnico del Sistema Integrado”, el cual no se encuentra definido en las Bases. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva incorporar la definición respectiva en las Bases.

Adicionalmente, no resulta claro por qué predeterminar un porcentaje de 80% y 20% de este fondo de contingencia para los Operadores de Transportes y el Operador Tecnológico (que entendemos se refiere al Concesionario de Recaudo). El fondo de contingencia debería utilizarse en cada caso, de acuerdo a las circunstancias, sin establecer un porcentaje fijo. Por tanto, deberían eliminarse los porcentajes referidos.

Absolución:

Se realizaran las presiones de terminología:

Se cambia “operador tecnológico” por “concesionario de la operación de la unidad del recaudo, control de flota e información al usuario del sistema integrado de transporte (SIT) de la ciudad de Arequipa.”

Se cambia “Consejo técnico del Sistema Integrado” por “CONCEDENTE”

Consulta y/o Sugerencia N° 5

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Medio de pago

Medio de pago: Se refiere a los medios que se utilizan para constatar el pago de la tarifa por la utilización de los servicios del SIT, siendo en este caso la tarjeta inteligente.

En el referido numeral se señala la tarjeta inteligente, la cual no se encuentra definida en las Bases. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva incorporar la definición de tarjeta inteligente en el Numeral 7.2 de las Bases, en concordancia con lo señalado en el Numeral 6.3 y 6.7 del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N°6

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Participación Mínima

En todos los Contratos de Concesión elaborados por PROINVERSIÓN se establece un plazo prudencial de cinco años de permanencia obligatoria para los Socios Calificados. En virtud a ello, consideramos que un plazo de cinco (05) años es un plazo razonable para mantener *obligatoriamente* a los Socios Calificados en el Concesionario.

Asimismo, se debe tomar en cuenta que el porcentaje establecido en las Bases no concuerda con el Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva modificar la definición de Participación Mínima, incluyendo el siguiente texto:

Participación Mínima: Es la participación en el capital social íntegramente suscrito y totalmente pagado en efectivo representada en acciones con derecho a voto de EL CONCESIONARIO, no menor al TREINTA por ciento (30%) que, en conjunto, deben mantener los Socios Calificados en el Concesionario, por un plazo de cinco (05) años contados a partir de la Fecha de Inicio, conforme a lo previsto en Contrato de Concesión.

En todos los Contratos de Concesión conducidos por otras entidades, como por ejemplo PROINVERSIÓN, el porcentaje de Participación Mínima se establece en un rango de entre 25% a 30%, lo cual es una práctica común aceptada por el mercado. Establecer un porcentaje demasiado alto, como del 60%, restringe mucho la posibilidad de conformar consorcios entre diferentes empresas privadas y organizarse como mejor les parezca, restando competitividad a la Licitación.

Absolución:

Se realizara la modificación – 30%

Consulta y/o Sugerencia N° 7

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Retribución

Retribución: Es el pago que EL CONCESIONARIO está obligado a realizar a favor de EL CONCEDENTE.

El ingreso del Concedente proviene del Sistema Integrado de Transporte (SIT), no proviene del Concesionario de Recaudo. En estricto, el Concesionario de Recaudo no le paga una retribución al Concedente.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir la definición de retribución en el Numeral 7.2 de las Bases.

Absolución:

Se suprime dicha definición

Consulta y/o Sugerencia N° 8

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Servicios Complementarios

Servicios Complementarios: Son todos aquellos servicios distintos al Servicio que EL CONCESIONARIO de la URCI debe brindar. Estos Servicios son de derecho exclusivo de EL CONCEDENTE y podrá explotarlos directa o indirectamente, los referidos a la explotación de las funcionalidades adicionales a las TISC serán de explotación del CONCESIONARIO, previa coordinación con el concedente.

En el referido numeral debe establecerse que el Concesionario tiene derecho a brindar los Servicios Complementarios que considere conveniente sin que se requiera la autorización de EL CONCEDENTE. Sin perjuicio de ello, puede señalarse la obligación de un pago a favor del Concedente.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 9

Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Socio Calificado

En una definición se hace referencia a "Socio Calificado" y en otra definición se hace referencia a "Socios Calificados". Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir la definición que no corresponde en el Numeral 7.2 de las Bases.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 10

Cronograma de la Licitación, Anexo 1 de las Bases

Observamos que en el cronograma de la Licitación no se ha previsto una etapa de solicitud de opinión previa favorable al Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) respecto de la versión final del Contrato de Concesión, lo cual podría conducir a la nulidad del proceso.

En efecto se debe tomar en cuenta lo dispuesto en el Art. 9.3 del Decreto Legislativo 1012, el cual a la letra dice:

*"El diseño final del contrato de Asociación Público-Privada, a cargo del Organismo Promotor de la Inversión Privada correspondiente, requerirá la opinión favorable de la entidad pública competente, así como sin excepción, la opinión favorable del Ministerio de Economía y Finanzas; quienes emitirán opinión en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles respecto a las materias de su competencia. Si no hubiera respuesta en dicho plazo, se entenderá que la opinión es favorable. **Aquellos contratos que no cuenten con la opinión previa favorable del Ministerio de Economía y Finanzas son nulos de pleno derecho y no surten efectos.**"*

Sobre el particular, se debe tomar en cuenta que la concesión objeto de la presente Licitación es una **concesión de servicio público enmarcada dentro del T.U.O. de Concesiones aprobado mediante el D.S. 059-96-PCM** y reglamento mediante el D.S. 060-96-PCM. Ello se desprende

claramente de la naturaleza de la concesión en Licitación como de las referencias expresas que se efectúan en:

- El Numeral 7.2 definición de “Valor Contable Neto de los Bienes de la Concesión” (pág. 19) de las Bases, en donde se hace referencia expresa al Artículo 22 del TUO (D.S. 059-96-PCM) modificado por la Ley 27156.
- La Cláusula 1.2 definición de “Valor Contable Neto de los Bienes de la Concesión” (pág. 134) del proyecto de Contrato, en donde se vuelve a hacer referencia expresa al Artículo 22 del TUO (D.S. 059-96-PCM) modificado por la Ley 27156.
- La Cláusula 18.1, Literal a) (pág. 172) del proyecto de Contrato, en donde se hace referencia expresa a la Ley 26885, la cual es aplicable únicamente a concesiones otorgadas bajo el marco del D.S. 059-96-PCM.

Siendo ésta una concesión de servicio público bajo el marco del D.S. 059-96-PCM, resulta claro que es una modalidad de APP, pues así lo dispone expresamente el Decreto Legislativo 1012 y su reglamento cuando disponen:

D.S. 127-2014-EF

“Artículo 4º.- De las Asociaciones Público Privadas

Las Asociaciones Público Privadas a que se refiere el artículo 3º de la Ley son originadas por iniciativa de las entidades comprendidas en la Ley, o por el sector privado mediante la presentación de iniciativas privadas.

Las modalidades de Asociación Público Privada incluyen todos aquellos contratos en los que se propicia la participación activa del sector privado, tales como la concesión, asociación en participación, contratos de gerencia, contratos de riesgo compartido, contratos de especialización, así como cualquier otra modalidad contractual permitida por ley.”

Artículo 13º.- Diseño del proyecto de Asociación Público Privada

13.1 El diseño de los proyectos de Asociación Público Privada incorporados al proceso de promoción de la inversión privada se regirá por las disposiciones de la Ley y el presente Reglamento, y en lo no previsto en estas normas se aplicará supletoriamente el Texto Único Ordenado de las Normas con rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos, aprobado por el Decreto Supremo Nº 059-96-PCM, en caso la modalidad contractual sea la concesión de infraestructura y servicios públicos y servicios vinculados a estos, y el Decreto Legislativo Nº 674, tratándose de otras modalidades contractuales previstas en la legislación vigente.

Decreto Legislativo 1012

9.7 Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en la presente norma, serán de aplicación, en forma supletoria, las normas vigentes sobre concesiones de obras de infraestructura y servicios públicos, tales como el Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en Concesión al Sector Privado de las Obras Públicas de Infraestructura y de Servicios Públicos, aprobado por el Decreto Supremo Nº 059-96-PCM y otras normas que resulten aplicables.

Cabe señalar que la Licitación Pública 001-2014-MML/IMPL que tenía por objeto otorgar la concesión del Recaudo del Sistema Integrado de Transporte de Lima Metropolitana fue anulada debido a, entre otros motivos, que se otorgó la Buena Pro sin haberse requerido (y obtenido) previamente la opinión favorable del MEF, hecho que fue de conocimiento público tal como se puede apreciar en el siguiente link:

<http://gestion.pe/economia/municipalidad-lima-anulo-concesion-recaudo-sistema-integrado-transporte-2121209>

Por tanto, a fin de evitar un futuro cuestionamiento y nulidad de pleno derecho del Contrato de Concesión que suscriba el ganador de la Buena Pro con la Municipalidad Provincial de Arequipa, es necesario obtener previamente la opinión favorable del MEF.

Absolución:

Esta concesión no es una Asociación público Privada al no tratarse de un servicio público y no darse en el marco de un proyecto de inversión pública, en ese sentido CEÑIRSE A LAS BASES.

Consulta y/o Sugerencia N° 11

Cronograma de la Licitación, Anexo 1 de las Bases

Solicitamos al Comité se sirva incorporar un plazo estimado para la suscripción del Contrato en el Anexo 1 de las Bases de Licitación.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 12

Tercer Párrafo, Numeral 4.1.2 del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

4.1.2 Autorización, firma y efecto

(...)

Que, ni el CONCESIONARIO, los Socios Calificados, ni sus Socios Principales, tienen impedimento ni están sujetos a restricciones (por vía contractual, judicial, arbitral, legal o cualquier otra) para celebrar contratos con el Estado conforme a las Leyes Aplicables o para asumir y cumplir con todas y cada una de las obligaciones que le corresponden o pudieran corresponder conforme a las Bases y el Contrato.

En el referido numeral se hace referencia a los Socios Principales, los cuales no se encuentran definidos en el Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva incorporar la definición de Socios Principales en el Proyecto de Contrato señalado.

Absolución:

Se suprime "socios principales"

Consulta y/o Sugerencia N° 13

En el Cuadro señalado en la Propuesta Técnica, Anexo 13 de las Bases

ASPECTO	CRITERIOS	Puntaje Máximo
Plan de Trabajo	1 punto si está descrita la metodología de trabajo 1 punto si está incluido el diagrama de Gantt	2
Descripción de la solución tecnológica	1 punto si está descrito el sistema de comunicaciones 1 punto si está descrito el sistema de centralización de la red semafórica de la troncal 1 punto si está descrito el sistema de priorización semafórica para transporte público 2 puntos si está descrito el sistema de control de flota 3 puntos si está descrito el sistema de recaudo	8
Estructura organizacional	1 punto si está descrita la estructura organizacional durante la etapa de pre-operación 1 punto si está descrita la estructura organizacional durante la etapa de operación	2
Plan de capacitación	1 punto si está presente el plan de capacitación	1
TOTAL		13

En los Criterios de Plan de Trabajo incluidos en el Anexo 13 de las Bases, se indica que se otorgará un punto “si está descrita la metodología de trabajo”. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva confirmar que se otorgará un punto al Postor que cumpla con la sola presentación de la metodología de trabajo, señalando los aspectos más importantes considerados por el Postor. Es decir, que la puntuación no estará sujeta a criterios subjetivos respecto a la “calidad” o “idoneidad” de la metodología de trabajo.

El mismo comentario resulta aplicable para todos los demás ítems del referido cuadro. Consideramos que en aras de la transparencia de la Licitación se debe eliminar o reducir al mínimo todo tipo de evaluación que esté sujeta a criterios subjetivos, de tal modo que se reduzca la probabilidad de impugnaciones, controversias y/o de futuras observaciones por parte del órgano de control.

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 14

En el Cuadro señalado en la Propuesta de Mejoras Tecnológicas, Anexo 14 de las Bases

ASPECTO	CRITERIOS	Puntaje Máximo
Equipamiento a bordo de buses	5 puntos si la propuesta de mejora tecnológica permite la reducción del número de equipamientos a bordo de los Buses.	5
Mecanismos de control de evasión	3 puntos si la propuesta de mejora tecnológica permite mayor seguridad en el control de la evasión en el Sistema de Recaudo Electrónico.	3
Mejora en la movilidad urbana	2 puntos si la propuesta de mejora tecnológica permite la Mejora de la Movilidad Urbana propuesta en el SIT.	2
TOTAL		10

En los Criterios de las mejoras tecnológicas incluidos en el Anexo 14 de las Bases, se indica que se otorgará tres puntos “si la propuesta de mejora tecnológica permite mayor seguridad en el control de la evasión en el Sistema de Recaudo Electrónico”. Es decir se basará en el criterio subjetivo de percepción de seguridad, lo que puede llevar a evaluaciones subjetivas respecto a la “seguridad”. Por tanto, solicitamos al comité se sirva re plantear dichos criterios a fin de realizar una evaluación objetiva.

El mismo comentario resulta aplicable para todos los demás ítems del referido cuadro. Consideramos que en aras de la transparencia de la Licitación se debe eliminar o reducir al mínimo todo tipo de evaluación que esté sujeta a criterios subjetivos, de tal modo que se reduzca la probabilidad de impugnaciones, controversias y/o de futuras observaciones por parte del órgano de control.

Absolución:
Se elimina el término máximo

Consulta y/o Sugerencia N° 15

Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Se repite la definición de Adjudicación de la Buena Pro. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir la definición que no corresponde en el Numeral 1.2 del Proyecto de Contrato indicado.

Absolución:

Se realizaran las correcciones de forma.

Consulta y/o Sugerencia N° 16

Inciso ii) de los Bienes de la Concesión, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Se señala que los bienes muebles e inmuebles proporcionados por el Concesionario para la operación del Servicio se consideran como parte integrante de la Concesión, y en consecuencia no pueden transferidos separadamente de la concesión, ni hipotecados, prendados, ni sometidos a gravámenes de tipo alguno, sin la aprobación del Concedente.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva confirmar que únicamente hace referencia a los bienes indicados en el Anexo 3 del Proyecto del Contrato.

Absolución:

Efectivamente son únicamente los indicados en el Anexo 3, salvo que el plazo de la concesión se incorporen adicionales por acuerdo de las partes.

Consulta y/o Sugerencia N° 17

Caducidad de la Concesión, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

En estricto, las únicas causales de caducidad de una Concesión son las previstas en el respectivo Contrato. No se puede establecer por ley la terminación de una concesión, sin perjuicio de la posibilidad de declaración unilateral de caducidad enmarcada dentro del Contrato de Concesión. Cabe señalar que la ley no puede modificar los términos de un Contrato de Concesión conforme a lo dispuesto en el Artículo 62 de la Constitución.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir que la caducidad de la concesión se producirá por causales previstas en las Leyes Aplicables, sino únicamente por causales previstas en la Cláusula Décimo Séptima del Proyecto de Contrato de Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 18

Evasión, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Para el Concesionario de Recaudo, no es posible impedir la evasión en los paraderos especiales, debido a que estos paraderos se encuentran en una infraestructura totalmente cerrada y por ello, tienen acceso al público.

Tampoco debe considerarse al Concesionario como responsable para impedir la evasión en los terminales, debido a que dicha responsabilidad corresponde a las autoridades municipales y policiales debidamente facultadas por Ley, ante presuntos evasores.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir que la responsabilidad por el correcto uso de los medios de pago en los paraderos especiales y terminales sea del Concesionario de Recaudo.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 19

Fecha de Inicio de la Operación Efectiva, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Cuando se señala en la definición que “*se haya puesto en servicio la totalidad de los Buses*”, se refiere a que previamente se haya cumplido con lo señalado en el inciso a) de los Términos de Referencia.

El inciso a) establece que el parque vehicular requerido para la operación del Corredor Troncal es de 120 buses articulados de 18 m. de 160 pasajeros, 103 buses de 10 m. para 80 pasajeros, 991 buses de 10 m. para 60 pasajeros, y de 503 buses de 7 m. para 42 pasajeros para la operación de las rutas alimentadoras y estructurantes.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva confirmar que una de las condiciones previas a la fecha de inicio será que se haya cumplido con lo señalado en el inciso a) de los Términos de Referencia.

Absolución:

Absuelto en la consulta N° 3

Consulta y/o Sugerencia N° 20

Fondo de Contingencia, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

En la referida definición se señala a un operador tecnológico, el cual no se encuentra contenido en las Bases. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva incorporar la definición de operador tecnológico en el Numeral 1.2 del Proyecto de Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizaran las presiones de terminología:

Se cambia “operador tecnológico” por “concesionario de la operación de la unidad del recaudo, control de flota e información al usuario del sistema integrado de transporte (SIT) de la ciudad de Arequipa.”

Consulta y/o Sugerencia N° 21

Orden de Servicio, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Se señala que la Orden de Servicio es la programación operacional que establece EL CONCESIONARIO en coordinación con EL CONCEDENTE a través del Centro de Gestión y Control del Sistema.

En virtud a ello, solicitamos al Comité se sirva reemplazar el término de Centro de Gestión y Control de Sistema por el término Centro de Control e Información que se encuentra definido en el Proyecto de Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizaran las presiones de terminología:

Consulta y/o Sugerencia N° 22

Participación Mínima, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

En todos los Contratos de Concesión elaborados por PROINVERSIÓN se establece un plazo prudencial de cinco años de permanencia obligatoria para los Socios Calificados. En ese sentido, consideramos que un plazo de cinco (05) años es un plazo razonable para mantener a los Socios Calificados en el Concesionario.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva modificar la definición de Participación Mínima, incluyendo el siguiente texto:

Participación Mínima: Es la participación en el capital social íntegramente suscrito y totalmente pagado en efectivo representada en acciones con derecho a voto de EL CONCESIONARIO, no menor al treinta por ciento (30%) que, en conjunto, deben mantener los Socios Calificados en el Concesionario, por un plazo de cinco (05) años contados a partir de la Fecha de Inicio, conforme a lo previsto en Contrato de Concesión.

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 23

Retribución, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Retribución: Es el pago que EL CONCESIONARIO está obligado a realizar a favor de EL CONCEDENTE.

El ingreso del Concedente proviene del Sistema Integrado de Transporte (SIT), no proviene del Concesionario de Recaudo. En estricto, el Concesionario de Recaudo no le paga una retribución al Concedente.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir la definición de retribución en el Numeral 1.2 del Proyecto de Contrato de Concesión.

Absolución:
Se suprime dicha definición

Consulta y/o Sugerencia N° 24

Servicios Complementarios, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Se ha señalado que las funcionalidades adicionales a las TISC serán de explotación del CONCESIONARIO, previa coordinación con el CONCEDENTE.

En el referido numeral debe establecerse que el Concesionario tiene derecho a brindar los Servicios Complementarios que considere conveniente. Sin perjuicio de ello, puede señalarse la obligación de un pago a favor del Concedente.

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 25

Socio Calificado, Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

En una definición se hace referencia a “Socio Calificado” y en otra definición se hace referencia a “Socios Calificados”. Por tanto, solicitamos al Comité se sirva suprimir la definición que no corresponde en el Numeral 1.2 del Proyecto de Contrato de Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 26

Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario del Sistema (URCI), Numeral 1.2 de la Cláusula Primera del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

*Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario del Sistema (URCI): Es la Unidad de Gestión responsable del suministro, instalación, operación y mantenimiento de todos los equipos y sistemas requeridos para la gestión del recaudo en estaciones, buses y red externa de ventas, el sistema de gestión y control de flota al sistema de gestión y centralización de semáforos con priorización al transporte público y el sistema de información al usuario.
(...)*

Solicitamos al Comité se sirva uniformizar la redacción en la definición de URCI. En otras partes del proyecto de Contrato no se utiliza exactamente la misma denominación.

Absolución:

Se realizaran las correcciones de forma

Consulta y/o Sugerencia N° 27

Primer párrafo, Objeto, Numeral 2.1 de la Cláusula Segunda del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Se ha señalado que el Concedente otorga en Concesión a EL CONCESIONARIO la operación exclusiva del Servicio de Recaudo.

Al respecto, solicitamos al Comité se sirva modificar el término de Servicio de Recaudo por el término de Unidad de Recaudo, y asimismo, solicitamos uniformizar la Cláusula Segunda del Proyecto de Contrato de Concesión.

Absolución:

Se realizaran las correcciones

Consulta y/o Sugerencia N° 28

Quinto párrafo, Objeto, Numeral 2.1 de la Cláusula Segunda del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Se ha señalado que EL CONCESIONARIO podrá participar en los Servicios Complementarios, tal como, de manera no exclusiva, de la publicidad en la Tarjeta Inteligente Sin Contacto, la misma que generará una retribución a EL CONCEDENTE determinada de acuerdo a cada negocio y de mutuo acuerdo.

En el referido numeral se señala la tarjeta inteligente sin contacto, la cual no se encuentra definida en el Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario.

Por tanto, solicitamos al Comité se sirva incorporar la definición de tarjeta inteligentesin contacto en el Numeral 1.2 del Proyecto de Contrato de Concesión, en concordancia con lo señalado en el Numeral 6.3 y 6.7 del mismo.

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 29

Último párrafo del Numeral 6.6 de la Cláusula Sexta del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Respecto de los Bienes de la Concesión provistos por el Concedente, se señala que el Concedente se obliga al saneamiento a que hubiere lugar, lo cual nos parece correcto, además de ser una práctica común y estar así dispuesto en el Código Civil.

Sin embargo, a continuación se señalan unos plazos más cortos que los establecidos en el Código Civil para la obligación de saneamiento por vicio oculto o acto propio (12 meses) y por evicción (24 meses).

Consideramos que, como una muestra de transparencia y trato equitativo, se debe eliminar esta última restricción y señalar, simplemente, que el Concedente (al igual que cualquier otra entidad pública o privada) se obliga a realizar el saneamiento respectivo, en caso este fuere necesario, conforme a las reglas generales establecidas en el Código Civil.

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N°30

Numeral 7.2 de la Cláusula Séptima del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Para los inversionistas privados es fundamental que se encuentre claramente estipulado y establecido cuáles son los ingresos que obtendrán y cómo se van a determinar los mismos. De esto modo, proyectar su flujo de caja y realizar su evaluación económico financiera. Si esto no resulta claro, no será posible presentar una propuesta económica, pues no se puede saber si el proyecto será rentable o no.

En el referido numeral del Contrato se señala que se indemnizará al Concesionario por medio del pago del "Ingreso Teórico" que le hubiera correspondido de conformidad a un Estudio de Demanda que será proporcionado por la Junta de Operadores.

La actual redacción del Numeral 7.2 del Contrato supone un riesgo muy grande para los postores, pues, en estricto, no pueden conocer hoy día a cuánto ascenderá ese futuro "Ingreso Teórico" que será determinado por un Estudio de Demanda que proporcionará la Junta de Operadores. Luego, al no conocer cuánto será el ingreso futuro, no es posible efectuar una evaluación económico financiera y presentar una propuesta económica firme.

Por tanto, consideramos que se debe modificar la redacción de este Numeral 7.2 del proyecto de Contrato, estableciendo claramente lo siguiente:

- En primer lugar que dará derecho al pago a favor del Concesionario (a partir del mes 25) el hecho que vencido el plazo de 24 meses de la etapa pre operativa no se hayan otorgado las concesiones a los Operadores de Transporte de las 79 rutas que conforman el SIT y no se hayan puesto en servicio el 100% de los Buses a que se refiere el Literal a) de los Términos de Referencia (Anexo 3 de las Bases).

- En segundo lugar, que una vez producido el hecho descrito en el párrafo anterior, el Concedente le efectuará el pago correspondiente al Concesionario del Ingreso Teórico que será determinado mediante un Estudio de Demanda elaborado por una empresa calificada de prestigio e independiente, seleccionada por el Concedente de una terna propuesta por el Concesionario.
- En tercer lugar, que en el referido Estudio de Demanda se deberá calcular el Ingreso Teórico asumiendo que en las 79 rutas que conforman el SIT se hubieran otorgado las concesiones respectivas a los Operadores de Transporte y que se hayan puesto en servicio el 100% de los Buses señalados en el Literal a) de los Términos de Referencia (Anexo 3 de las Bases).

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 31

Numeral 19.4 de la Cláusula Décimo Novena del Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario, Apéndice N° 1 del Anexo 15 de las Bases

Se establece que las Partes tendrán derecho a un restablecimiento del equilibrio económico financiero en caso de:

- a) Incumplimiento del Concedente.
- b) Cambios en el entorno.
- c) Cambios en el mercado.
- d) Cambios en los precios.
- e) Cambios en las Leyes Aplicables.

Sin embargo, se debe tener presente lo dispuesto expresamente en el Art. 17.2 del D.S. 127-2014-EFE – Reglamento del Decreto Legislativo 1012, el cual a la letra dice:

*“17.2 De incluirse disposiciones sobre equilibrio económico-financiero en los contratos de Asociación Público Privada, estas precisarán que **el restablecimiento del mismo será invocado únicamente en caso dicho equilibrio se vea significativamente afectado, exclusivamente debido a cambios en las leyes aplicables**, en la medida que dichos cambios tengan directa relación con aspectos económicos financieros vinculados a la variación de ingresos o costos asumidos por el inversionista.”*

En consecuencia, se debe modificar esta cláusula para efectos de concordar su redacción con lo expresamente dispuesto en las normas vigentes.

Sin perjuicio de ello, se pueden establecer en el contrato mecanismos de compensación para los otros supuestos contenidos en el Numeral 19.4. Es decir, se puede establecer en el Contrato un mecanismo de compensación a favor del Concesionario en caso de incumplimiento del Concedente o de cambios en el entorno, mercado o precios. Pero ello deberá ser regulado de una forma distinta a la de una cláusula de equilibrio económico financiero, para efectos de evitar una futura nulidad de la cláusula y de los actos que se ejecuten en base a dicha cláusula.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 32

Numeral “11.7 Responsabilidades por el Control de Fraude” del Anexo 9 del Contrato.

Consideramos que no se puede hacer responsable al Concesionario del Recaudo por actos que están fuera de su control y que son realizados por terceros tales como la falsificación de un medio de pago o el uso de billetes y monedas falsas.

Por tanto, solicitamos que se modifique ésta cláusula en el sentido que sólo se haga responsable al Concesionario cuando no actúe con la debida diligencia en el cumplimiento

de sus obligaciones y ello ocasione algún perjuicio en el Concedente y/o en los demás agentes del SIT.

En ese sentido, recomendamos que se utilice la siguiente redacción en la referida Cláusula:

"El Concesionario será responsable de adoptar las acciones necesarias, con la debida diligencia, para evitar, reducir o minimizar el riesgo de fraude por parte de terceros, así como para la detección del fraude una vez producido y su cesación y/o denuncia respectiva.

En caso se demostrare que el Concesionario no ha actuado con la debida diligencia para evitar el fraude, el mismo será responsable por el perjuicio producido por el mismo.

En caso de fraude realizado por el personal propio del Concesionario o de sus subcontratistas, el Concesionario será responsable por el perjuicio producido por el mismo.

En los casos señalados en los dos párrafos anteriores, el Concesionario asumirá la respectiva carga económica frente al Concedente y los demás agentes del SIT."

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 33

En el Numeral 23.2, Capítulo IV, página 45, se establece lo siguiente sobre el Contenido del Sobre N° 2 (Propuesta Económica):

Las Propuestas Económicas con reducciones mayores al 20% de los Valores Tope de la Licitación no serán consideradas válidas para la Licitación. (El subrayado es agregado)

En el numeral 2.2, Anexo 11 de las Bases de Licitación, página 84, se establece lo siguiente sobre la Propuesta Económica:

A) Valoración De La Propuesta Económica

A partir de la propuesta económica ofrecida, se verificarán los criterios de elegibilidad de la oferta económica. Se rechazará cualquier oferta por la cual se verifica unas de las 2 condiciones:

El Valor de la Tarifa por Validación licitado (Tv) está superior al Valor de la Tarifa por Validación TOPE de la licitación,

El Valor de la Tarifa por Validación licitado (Tv) está inferior al 90% del Valor de la Tarifa por Validación TOPE de la licitación. (El subrayado es agregado)

Como se puede apreciar existe una contradicción entre lo dispuesto en el Capítulo IV de las Bases y el Anexo 11. De no corregirse esta contradicción se originarán controversias al momento de calificar las propuestas económicas.

En ese sentido, sírvanse confirmar que las propuestas económicas con valores de tarifa inferiores al **90%** del Valor de la Tarifa por Validación Tope serán rechazadas. En ese sentido, sírvase modificar el Numeral 23.2 en de las Bases para que indique lo siguiente:

*"Las Propuestas Económicas con reducciones mayores al **10%** de los Valores Tope de la Licitación no serán consideradas válidas para la Licitación. Se aceptarán Propuestas Económicas con reducciones de hasta el 10% de los Valores Tope de la Licitación."*

Absolución:

Se realizaran los cambios necesarios.

Consulta y/o Sugerencia N° 34

En el Numeral 7.2 Definiciones, Capítulo 2, página 20, se establece lo siguiente sobre la forma de expresar la Propuesta Económica:

Valores Tope de la Tarifa por Validación: *El monto máximo del Precio por todas las Validaciones realizadas en el Sistema de Recaudo, valor que es determinado por el Comité Especial y bajo los cuales los Postores podrán formular sus Propuestas*

Económicas. El Valor Tope de Tarifa por Validación se expresará en Nuevos Soles y se presentará hasta en cuatro (4) decimales. (El subrayado es agregado)

En el Numeral 23.2, Capítulo IV, página 45, se establece lo siguiente sobre la forma de expresar el Contenido del Sobre N° 2 (Propuesta Económica):

El Postor Calificado deberá especificar su Propuesta Económica expresada en números y en letras, debiendo incluir por lo menos tres decimales. (El subrayado es agregado)

En el Numeral 1.2 Definiciones, Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico, página 134, se establece lo siguiente sobre la forma de expresar la Propuesta Económica:

Valores Tope de la Tarifa por Validación: *El monto máximo del Precio por todas las Validaciones realizadas en el Sistema de Recaudo, valor que es determinado por el Comité Especial y bajo los cuales los Postores podrán formular sus Propuestas Económicas. El Valor Tope de Tarifa por Validación se expresará en Nuevos Soles y se presentará hasta en tres (3) decimales. (El subrayado es agregado)*

Finalmente, en el numeral 2.2, Anexo 11 de las Bases de Licitación, página 85, se establece lo siguiente sobre la forma de expresar la Propuesta Económica:

Precio de Pago por Validación: Valor referencial máximo de S/. 0.1188 nuevos soles, por validación en el sistema.

Como se puede apreciar existe una aparente contradicción o, por lo menos, falta de coincidencia, entre lo señalado en las Definiciones de las Bases y lo dispuesto en el Capítulo IV de las mismas, así como lo dispuesto en el proyecto de Contrato.

Es fundamental corregir esta aparente falta de concordancia puesto que ello podría acarrear controversias e impugnaciones al momento de calificar las propuestas económicas, perjudicando la transparencia y predictibilidad de la Licitación.

En ese sentido, sírvanse confirmar que en la Propuesta Económica el Valor de Tarifa por Validación (Valor del Precio por Pasajero Transportado) se presentará obligatoriamente con **cuatro (4) decimales**. Asimismo, de conformidad con lo señalado en la consulta anterior, sírvanse confirmar que el porcentaje mínimo del Valor Tope es 90% y, considerando el Valor referencial máximo de cuatro (04) decimales, el valor mínimo expresado en números es de **S/. 0.1070** y no de **S/. 0.1069**.

De comunicarse expresamente cual es el Valor mínimo aceptable de las Propuestas Económicas se contribuirá enormemente a la transparencia del proceso de selección y se evitarán las controversias surgidas en otros procesos similares realizados en otras regiones del país.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

Consulta y/o Sugerencia N°35

En el Anexo 09 del Contrato. Numeral 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA DE LA UNIDAD DE RECAUDO, GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN AL USUARIO (URCI)

Solicitamos nos indiquen si el área de soporte, el Call Center y el Centro de Asistencia Técnica podrán estar ubicados en el mismo local del Centro de Control y si estas ubicaciones podrán ser provistas por EL CONCEDENTE.

Absolución:

Podrán estar ubicadas en el mismo local y el CONCEDENTE entregara el espacio físico, esto será precisado en las bases.

Consulta y/o Sugerencia N° 36

En el ANEXO 9 DEL CONTRATO 9. NIVELES DE SERVICIO - 9.3 Niveles de Servicio del Mantenimiento

Solicitamos nos especifiquen si los tiempos indicados se refieren únicamente a los tiempos en que se da solución o reparación, o incluyen los tiempos de respuesta, es decir al tiempo en que personal especialista llega para atender el incidente con el equipo.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 37

En el Numeral 3.5.1 Especificaciones Funcionales de la Unidad de Consolidación de Datos de Patios.

Protección de energía: este equipo deberá tener una UPS con señal de corte de corriente, que garantice su buen funcionamiento cuando se presenten fallas eléctricas.

Se requiere nos indiquen ¿Cuál es la autonomía de baterías requerida para el UPS?

Absolución:

Una autonomía de 24 horas

Consulta y/o Sugerencia N° 38

En el Numeral 5.3 Aspectos generales de la instalación del Centro de Control.

El CONCEDENTE proporcionará a EL CONCESIONARIO un local para la instalación del Centro de Control.

b) EL CONCESIONARIO deberá realizar la elaboración y desarrollo ejecutivo del Proyecto (plano arquitectónico)

Solicitamos nos indiquen la ubicación del local, así como la entrega de los planos de arquitectura, estructuras y eléctricos para poder desarrollar el proyecto.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 39

En el Numeral 5.3 Aspectos generales de la instalación del Centro de Control.

El CONCEDENTE proporcionará a EL CONCESIONARIO un local para la instalación del Centro de Control.

b) EL CONCESIONARIO deberá realizar la elaboración y desarrollo ejecutivo del Proyecto (plano arquitectónico)

Solicitamos nos confirmen que EL CONCEDENTE será responsable de suministrar la carga eléctrica necesaria para la operación del Centro de Control.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 40

En el Numeral 5.8.1.1 Características mínimas exigidas para los Servidores

b) Gabinete: Gabinete para rack estándar de 19" con pistas deslizantes y Fuente de alimentación redundante operando de acuerdo con los estándares del Perú.

Para poder cumplir con las exigencias mínimas, requerimos nos indiquen cual es el suministro eléctrico que será proporcionado en todos los locales.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 41

En el ANEXO 11. Numeral 1.1.1 Valoración.

“Cumplidos los requisitos técnicos mínimos descritos en el numeral 1.2.1, las propuestas presentadas...”

Requerimos que nos confirmen que el numeral al que se hace referencia corresponde al 21.2.1 (página 34 en adelante) y no al 1.2.1 debido a que este no existe como numeral en dicho anexo. Al parecer existe un error en la referencia.

Absolución:

Se realizaran los cambios necesarios

Consulta y/o Sugerencia N° 42

En el ANEXO 13B. Plan de Negocios.

“La solución propuesta deberá ser presentada de acuerdo a las siguientes especificaciones, lo cual será utilizada para hacer la evaluación de la propuesta técnica. El puntaje se asignará de acuerdo a la tabla siguiente”

No hemos encontrado la tabla de puntajes a la que hace referencia este párrafo. Por favor confirmar si se trata de una omisión o un error.

Absolución:

Se realizaran los cambios necesarios

Consulta y/o Sugerencia N° 43

En el ANEXO 13B. Página 99.

El contenido de esta página parece ser una copia de la página 92. Por favor confirmar si la página 99 será corregida.

Absolución:

Se realizaran los cambios necesarios

Consulta y/o Sugerencia N° 44

En el numeral 5.3 Aspectos generales de la instalación del Centro de Control

EL CONCEDENTE proporcionará a EL CONCESIONARIO un local para la instalación del Centro de Control. Será obligación de EL CONCESIONARIO acondicionarlo y equiparlo completamente de acuerdo a las siguientes características y condiciones:

a) Todos los equipos instalados por EL CONCESIONARIO en el Centro de Control deberán contar con soporte ininterrumpido de energía (UPS) para un mínimo de 12 minutos y una planta de energía que permita operarlos de forma continua durante un mínimo de veinticuatro (24) horas adicionales sin interrupción del servicio.

El Centro de Control debe estar en una ubicación que facilite el acondicionamiento del espacio físico, así como de una serie de condiciones, tales como de licencias para la

habilitación del mismo. Confirmar que EL CONCEDENTE proveerá de todas estas facilidades técnicas para implementar la infraestructura de comunicaciones.

Asimismo, consideramos que la información referente al local donde se encontrará el Centro de Control es muy breve y limita el análisis para el dimensionamiento, solicitamos se provea información adicional sobre el local que se tiene pensado para la habilitación del Centro de Control.

Solicitamos nos precisen si el local que será destinado para la implementación del Centro de Control será entregado al CONCESIONARIO debidamente saneado y libre de cargas para iniciar los trabajos de habilitación.

Solicitamos nos precisen si EL CONCEDENTE garantiza que este local estará disponible para EL CONCESIONARIO durante la completa duración del contrato, incluido el período pre operativo.

Asimismo, solicitamos indiquen sí que en caso de demoras en la habilitación del Centro de Control por causas fuera del control de EL CONCESIONARIO, este no podrá ser imputado o penalizado.

Absolución:

Se realizaran los cambios necesarios

Consulta y/o Sugerencia N° 45

En el Numeral 5.5.1 Servidor del Sistema de Recaudo, 5.6, 5.7

La totalidad de la información generada por el sistema deberá ser mantenida en medios de respaldo por el CONCESIONARIO durante toda la vigencia del contrato. El CONCESIONARIO deberá también preparar y presentar el procedimiento para visualizar la información almacenada en el momento que se le requiera.

Considerando que se trata de un contrato de operación de un sistema por 15 años, y que durante este tiempo podrían ocurrir numerosos cambios en la tecnología (hardware y software) de respaldo de información, solicitamos reformular el alcance de este requerimiento de respaldo de información para que sea reducido a un período menor de 15 años, ya que el esfuerzo y la inversión necesarios para garantizar la presentación y visualización de la información almacenada por este período de tiempo podría hacer subir los costos de la solución técnica.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 46

En el Numeral 5.5 Datacenter del sistema de Recaudo.

Solicitamos que se precise que se aceptarán propuestas que únicamente consideren Datacenters que se encuentren dentro del territorio nacional.

Absolución:

Se realiza la modificación y precisión

Consulta y/o Sugerencia N° 47

En el Numeral 5.8 Requerimientos generales de los servidores

Solicitamos se precise que la solución tecnológica deberá estar compuesta por equipos que se encuentren dentro del territorio nacional, permitiéndose propuestas del tipo Cloud privado, esto es, soluciones que consideren la provisión de capacidades a las que se pueda acceder únicamente a través de enlaces dedicados, y no a través de Internet.

Absolución:

Se realiza la modificación – asegurar acceso a data

Consulta y/o Sugerencia N° 48

En el Anexo 09 del Contrato.

“Data Center: El Data Center (centro de proceso de datos), será el área empleada para albergar los servidores de la plataforma tecnológica de la Unidad de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario y sus componentes asociados, como las telecomunicaciones, sistemas de almacenamiento, fuentes de alimentación redundantes o de respaldo, conexiones redundantes de comunicaciones, controles de ambiente (por ejemplo, aire acondicionado) y otros dispositivos de seguridad”

Sugerimos al Comité considerar la provisión de un Datacenter de contingencia, el cual albergaría la infraestructura necesaria para mantener en operación los servicios que cubrirían la plataforma tecnológica de la unidad de Recaudo, Gestión y Control de flota e información al usuario en caso de una situación de desastre que deje inoperativas las instalaciones del Datacenter principal.

Absolución:

Se realizarán los cambios necesarios

Consulta y/o Sugerencia N°49

En el Anexo 09 del Contrato.

El Data Center, los inicializadores de medios de pago, el taller de mantenimiento, las unidades de consolidación de datos, las barreras de control de acceso (Torniquetes y Validadores), los paneles de información al usuario, las máquinas automáticas de venta y recarga y los módulos de atención a usuarios deberán tener cada una disponibilidad para el procesamiento y la transmisión de datos mínima del 98.5%.

Sugerimos al Comité considerar que el Data Center deberá cumplir con las exigencias previstas según los estándares internacionales de la Certificación Tier2 que permite cumplir una Disponibilidad del 99,75%, equivalente a 22 horas de interrupción al año. Cabe indicar que la disponibilidad exigida en las bases de 98.5% equivale aproximadamente a 130 horas de interrupciones al año, lo que establece un riesgo alto sobre la operación del data center.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N°50

En el Anexo No 13 de las Bases de Licitación – Propuesta Técnica, página 96, numeral b. 2.4 Relación con la red de atención al cliente.

“El participante deberá indicar la relación entre la red de comercialización y la red de atención al cliente”

Se agradece indicar a qué tipo de relación se refiere (contractual?, a nivel de topología de red?, etc.)

Absolución:

Se realizaran las precisiones – es relación de topología de red

Consulta y/o Sugerencia N° 51

En el Anexo No 13B de las Bases de Licitación – Plan de Negocios, página 99.

“DESCRIBIR SU PROPUESTA TÉCNICA EN EL PLAN DE NEGOCIOS, DE ACUERDO A LAS ESPECIFICACIONES MÍNIMAS REQUERIDAS EN EL ANEXO 3”

Dado que la Estructura Referencial del Plan de Negocios ya incluye los 4 aspectos de la tabla indicada en la página 92 (Propuesta Técnica), se solicita confirmar que no será necesario presentar la Propuesta Técnica como Anexo independiente.

Absolución:

Se realizaran las precisiones

Consulta y/o Sugerencia N° 52

En el Anexo No 13B de las Bases de Licitación – Plan de Negocios, página 100, numeral 3. Análisis del Mercado.

“3.2 Análisis de demanda de la cuenca a la que postula”

Se agradece indicar a qué se refiere con “cuenca”.

Absolución:

Se modifica “cuenca” por “unidad de negocio”

Consulta y/o Sugerencia N° 53

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 230, numeral 2.3 Medio de pago del Sistema de Recaudo.

“El CONCEDENTE se reserva el derecho a usar el resto de la memoria disponible en la TISC para propósitos no identificados en el presente Contrato”

Se agradece confirmar que en la Etapa de Diseño EL CONCEDENTE definirá claramente el uso del resto de la memoria disponible en la TISC, de modo que no se incurra en mayores recursos (tiempo y costo) durante la implementación de la solución de recaudo. Asimismo que, en el caso que los recursos necesarios para hacer uso del espacio de memoria en cuestión, se encuentren fuera del alcance de la concesión, será el CONCEDENTE quien asuma los costos asociados.

Absolución:

Los costos serán asumidos por el CONCEDENTE

Consulta y/o Sugerencia N° 54

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 231, numeral 2.3.2.b) Integración Virtual.

“las tarjetas inteligentes deberán permitir realizar transbordos virtuales entre rutas troncales y complementarias y entre diferentes puntos de parada”

Se sugiere eliminar la palabra “virtual”, pues podría llevar a confusiones (como por ejemplo, modelamiento virtual de integraciones).

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 55

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 236, numeral 2.3.4.6b)
“El CONCESIONARIO deberá instalar en las terminales y paraderos especiales que EL CONCEDENTE determine por lo menos dos (2) máquinas automática de venta y recarga tendrá que estar disponibles de manera permanente durante todo el horario de atención del SISTEMA INTEGRADO.

Para efectos de una estimación más acotada, se agradece indicar la cantidad de paraderos intermedios que formarán parte del Sistema Integrado.

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 56

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 261, numeral 3.6 Especificaciones funcionales mínimas de la aplicación del Sistema de Gestión y Control de Flota.
“... De igual forma esta funcionalidad es aplicable al control de funcionarios que actúan como personal de apoyo en campo. Los equipos necesarios a los funcionarios en campo correrá por cuenta de EL CONCEDENTE.”

Se agradece precisar las cantidades y funciones que realizarán los “funcionarios de campo”, así como la necesidad de los equipos que utilizarán (para qué servirán).

Absolución:
Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 57

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 267, numeral 3.10.1.1 Integración con los Controladores Semafóricos.
“En las intersecciones, serán implementadas cámaras de video detección, interconectadas a los controladores de tráfico, las cuales realizarán la detección de los vehículos y su permanencia en el área monitoreada, las cuales se denomina puntos de medidas.”

Se agradece indicar si las cámaras de video detección también forman parte de la solución de Semaforización. De ser así, indicar la cantidad requerida así como las especificaciones técnicas mínimas de las mismas.

Absolución:
Se realizaran las precisiones – Máximo 400 cámaras

Consulta y/o Sugerencia N° 58

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 271, numeral 3.10.1.5 Servidores de Aplicación para el Sistema de Semaforización Centralizada.
*“El postor deberá presentar su solución de infraestructura de servidores para la aplicación del Sistema de Semaforización Centralizada, la cual debe respetar, como mínimo, las respectivas especificaciones técnicas:
Servidor Oracle/Web/Procesamiento”*

Se solicita reemplazar el texto Oracle por “Base de Datos”, pues no se debería indicar marcas específicas.

Absolución:

Se realizarán os cambios necesarios – servidor de base de datos

Consulta y/o Sugerencia N° 59

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 284, numeral 5.1b).

“El CONCEDENTE a su vez realizará las actividades de supervisión de EL CONCEDENTE y de la Operación.”

Por favor confirmar si está correctamente redactado, pues se entiende que El CONCEDENTE se supervisará a sí mismo.

Absolución:

Se realizaran los cambios

Consulta y/o Sugerencia N° 60

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 313, numeral 9.3 Niveles de Servicio del Mantenimiento.

“La reparación de cada equipo no deberá tomar, a partir del momento del reporte del daño, tiempos superiores a los que se describen a continuación por grupo de componentes”

Se sugiere dejar en potestad de El CONCESIONARIO, el contar con equipos en calidad de “spare”, con el objetivo de tener tiempos de respuesta acordes con la importancia de la Solución.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 61

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 315, numeral 10.1 Infraestructura que se entrega.

“..., en cada uno de los terminales y estaciones, y espacio para la ubicación del Centro de Control del Sistema Integrado, y estará dotada de cableado eléctrica y red informática tipo Ethernet RJ45 a un punto previamente definido”

Se agradece indicar el ancho de banda que tiene contratado la Municipalidad de Arequipa para estos fines.

Absolución:

Se realizaran cambios necesarios – la contratación de internet es a cargo del concesionario

Consulta y/o Sugerencia N° 62

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 316, numeral 10.1.3 Plan de Adecuación y Dotación.

“...cualquier fin, deberá presentar dentro de los 5 días hábiles posteriores a aquel en que El CONCEDENTE entregue el cronograma de infraestructura, para la aprobación de EL CONCEDENTE, un plan de obras de adecuación y dotación, en el que identifique...”

Se agradece confirmar que el texto correcto debe ser:

“...cualquier fin, deberá presentar dentro de los 5 días hábiles posteriores a aquel en que EL CONCESIONARIO entregue el cronograma de infraestructura, para la aprobación de EL CONCEDENTE, un plan de obras de adecuación y dotación, en el que identifique...”

Absolución:

Se realizaran los cambios necesarios

Consulta y/o Sugerencia N° 63

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 341, numeral 12.2.3.4 Pruebas de Instalación.

“a) Las listas de comprobación de instalación y pruebas de procedimientos se someterá a consideración de EL CONCEDENTE con un mínimo de 15 días de anterioridad a la fecha programada para la prueba, y estará sujeto a la aprobación de EL CONCEDENTE.”

Se agradece indicar cuánto tiempo como máximo tendrá el CONCEDENTE para aprobar las listas de comprobación de instalación y pruebas de procedimientos, contados desde que el CONCESIONARIO se las entregue.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 64

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 342, numeral 12.2.3.5 Prueba de Aceptación del Sistema.

“c) El plan de pruebas de aceptación deberá ser sometido a la revisión y aprobación de EL CONCEDENTE como mínimo con 15 días de anterioridad a la fecha programada para su iniciación. EL CONCEDENTE se reserva del derecho de solicitar que se introduzcan cambios a este documento, en el caso de ser necesario, para que las pruebas cumplan y evalúen adecuadamente los objetivos de desempeño”

Se agradece indicar hasta cuántos días después de presentado el plan de pruebas de aceptación, tendrá EL CONCEDENTE para solicitar que se introduzcan cambios.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 65

En el Anexo No 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas, página 300, numeral 6 Infraestructura de Telecomunicaciones.

“EL CONCEDENTE contará con una red de fibra óptica a lo largo de todo el corredor troncal comunicando todas las estaciones y paraderos con el centro de control. Dicha fibra deberá ser utilizada por el CONCESIONARIO para el envío de información entre las estaciones localizadas en el corredor troncal y el Centro de Control, siendo el concedente responsable de la disponibilidad en cada entrada de las estaciones de un puerto Ethernet 10-100 Base T para interconectar la LAN del acceso en estación con la red de fibra óptica.”

Se pide confirmar que EL CONCEDENTE se encargará de realizar el mantenimiento, Configuraciones, Soporte y SLA de esta red de Fibra Óptica.

Se pide indicar los niveles de servicio por el CONCESIONARIO para el servicio que utilizará los paraderos (refiriéndose a los equipos necesarios para bridar este servicio) que se ubicarán a lo largo de la red dorsal de Fibra Óptica.

Se pide confirmar que El CONCEDENTE brindará la Energía Eléctrica y garantía de seguridad para equipos que se instalarán en los paraderos a lo largo de la red de Fibra Óptica.

Se pide indicar la tecnología que utilizará esta red de Fibra Optica. Esto con el objetivo de verificar la compatibilidad con el resto de equipos a proponer.

Absolución:

Se realizaran los cambios necesarios – quitar fibra óptica por parte de la MPA

Consulta y/o Sugerencia N° 66

En el “Anexo N° 6 del Contrato Formulas Económicas e Ingresos del Concesionario”

Solicitamos se entregue una nueva copia de dicho anexo, en razón de que las formulas descritas no se encuentran legibles y podría llevarnos a interpretaciones erróneas.

Absolución:

Se realizara una nueva entrega de las bases integradas

Consulta y/o Sugerencia N° 67

En los cuadros del Anexo N° 15 de las bases de la licitación, “Características de las rutas que componen las unidades de negocio al 100%”

Solicitamos se anexen a las bases los estudios de demanda utilizados para determinar la cantidad de viajes/día y flota requerida y renovada al 100%.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N°68

En el numeral 7.2 Definiciones

Etapa pre-operativa: Es el periodo comprendido entre la firma del contrato y el inicio de la operación efectiva, el cual tiene un plazo máximo de 24 meses, en dicha etapa, los concesionarios de la operación de buses se encargaran de la administración de las actuales rutas identificadas en la respectiva concesión, teniéndola obligación de implementar en las unidades renovadas el componente tecnológico materia de la presente concesión, el cual será de responsabilidad del Concesionario de Recaudo, siendo que en las unidades no renovadas, correrán los costos de implementación, solamente en referida etapa pre-operativa, por parte de los Operadores de Transporte, siendo estos restituidos de tales valores, por el Concesionario de Recaudo, en el inicio de la etapa operativa.

Solicitamos nos aclaren dicha definición debido a que no entendemos porque EL CONCESIONARIO de Recaudo deberá restituir los valores de los costos de implementación de aquellas unidades no renovadas a los Operadores de Transporte.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 69

En la Cláusula Trigésimo Primera del proyecto de Contrato de Fideicomiso, Apéndice I del proyecto de Contrato de Concesión (pág. 392)

En la referida cláusula se establece un Fondo de Niveles de Servicio (FNS). Asimismo se establece que se conformará una cuenta con los montos que se deduzcan por concepto de aplicación de las deducciones en el pago resultantes del nivel de servicio de los Concesionarios de transporte del SIT, la cual se distribuirá en un tercio para el Concesionario que obtenga el mejor Índice de Desempeño Ambiental (IDA), un tercio para el Concesionario que obtenga el mejor Índice de Operación (puntualidad, regularidad y operación) y un tercio para el Concesionario que obtenga el mejor Índice de Calidad de Desempeño.

Sobre el particular, consideramos que así como resulta razonable y lógico que se distribuya parte del FNS en favor de los Concesionarios de transporte que presentan los mejores índices de desempeño, para ser justos y equitativos también se debe establecer un mecanismo en virtud del cual parte del FNS pueda ser distribuido a favor del Concesionario del Recaudo, sujeto, claro está, a que el mismo cumpla con los niveles de servicio predeterminados en el Contrato de Concesión.

Lo anterior le daría coherencia y proporcionalidad al manejo de los fondos del SIT, puesto que tanto los Operadores de Transporte como el Concesionario del Recaudo son parte de un sistema que tiene como finalidad proporcionarle un buen servicio al Usuario. En ese sentido, aplicando el principio jurídico "ubi ratio ibi ius" (a la misma razón, mismo derecho), lo lógico y razonable sería establecer que el Concesionario de Recaudo también tenga derecho a la distribución de parte del FNS, si es que obtiene buenos índices de desempeño en el cumplimiento de sus obligaciones.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

Consulta y/o Sugerencia N° 70

En el numeral 21.2.1 Requisitos Técnicos.

b) Experiencia en la operación de sistemas de recaudo con tarjeta inteligente sin contacto (TISC), en sistema de transporte masivo de pasajeros.

En el caso de que la experiencia referida sea aportada por uno de los miembros del Consorcio, dicho miembro no podrá tener una participación inferior al treinta por ciento (30%) y deberá cumplir con los siguientes requisitos:

*Acreditar experiencia en dos (2) o más contratos, de **operación en ejecución** con mínimo acumulado de seiscientos mil (600,000) transacciones diarias en validadores para tarjetas inteligentes sin contacto.*

Solicitamos aclarar que cuando indica "... operación en ejecución" se refiere a que el servicio sobre el cual se presenta dicha experiencia se encuentre actualmente operando.

Absolución:

Ceñirse a las bases

Consulta y/o Sugerencia N° 71

En el Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Fecha de Inicio de la Operación Efectiva

Queremos nos aclaren las siguientes dudas:

- ¿Cuál es el disparador para iniciar la operación?, ¿Por cada unidad de negocio?, ¿Debe estar al 100%?, ¿Con flota renovada o con un porcentaje de ella?

- ¿En qué casos comienzo a embarcar?, ¿Cuándo se tiene un mínimo de flota renovada?
- En caso el operador de transporte no cumple con la entrega de su flota para la instalación durante la etapa pre operativa. ¿Existirá alguna sanción para el operador de transporte?
- ¿Qué sucederá si el Operador de Transporte no cuida el activo del Operador de Recaudo?, ¿Existirá alguna compensación?
- ¿En caso existiese huelga de los operadores de transporte?, ¿Cuál es la retribución por aquellos días en los que no se percibió ingreso?

Absolución:

Se realizarán las precisiones respecto de la etapa pre-operativa

Consulta y/o Sugerencia N° 72

Con respecto a la Junta de Operadores definidos en el numeral 2.6 La estructura del Sistema comprende las siguientes unidades de gestión.

Solicitamos se aclaren los siguientes puntos:

- ¿Cómo se toman decisiones en la junta de operadores, por voto simple o mayoría?
- ¿Cada unidad de negocio es un operador?
- ¿Cómo se asocian los operadores, hay uno por cada unidad de negocio, es decir habrían doce operadores?

Absolución:

- ¿Cómo se toman decisiones en la junta de operadores, por voto simple o mayoría? – Ceñirse a las bases
 - ¿Cada unidad de negocio es un operador? Si
 - ¿Cómo se asocian los operadores, hay uno por cada unidad de negocio, es decir habrían doce operadores? Si
-

Consulta y/o Sugerencia N° 73

En el Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Fecha de Inicio de la Operación Efectiva

Fecha de Inicio de la Operación Efectiva: Es la fecha en la que iniciará el cómputo del plazo de 15 años de la Concesión, y que será la fecha definida por el Concedente en la comunicación enviada al Concesionario referida en el numeral b del ítem (iii) del numeral 3.1 de la Cláusula Tercera del Contrato, y siempre y cuando se hayan cumplido todas y cada una de las Condiciones Previas a la Fecha de Inicio reguladas en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta del Contrato, se haya puesto a disposición del Concesionario la Infraestructura básica necesaria que permita el inicio de la operación del Sistema y se haya puesto en servicio los Buses conforme se establece al proceso de licitación de rutas. No obstante lo anterior, la Fecha de Inicio de la Operación efectiva no excederá los 24 (veinticuatro meses) de la fecha de firma del contrato de concesión, siendo estos 24 meses la etapa pre-operativa de la concesión.

Indica que “se haya puesto en servicio los Buses conforme se establece al proceso de licitación de rutas”.

Solicitamos que el proceso mediante el cual se describe la puesta en servicio de los buses, se especifique en las presentes bases correspondientes a esta licitación, ya que el proceso de licitación de rutas es excluyente y no posee ningún vínculo contractual entre tanto se desarrolle el proceso de licitación.

Absolución:

El servicio de buses en la etapa operativa y Pre-operativa será definido como resultado de los procesos de licitación de operación de buses, incorporándose en las bases integradas los máximos y mínimos de la mencionada licitación.

Consulta y/o Sugerencia N° 74

En el Numeral 7.2 de la Sección 7 Terminología y Definiciones, Fecha de Inicio de la Operación Efectiva

Fecha de Inicio de la Operación Efectiva: Es la fecha en la que iniciará el cómputo del plazo de 15 años de la Concesión, y que será la fecha definida por el Concedente en la comunicación enviada al Concesionario referida en el numeral b del ítem (iii) del numeral 3.1 de la Cláusula Tercera del Contrato, y siempre y cuando se hayan cumplido todas y cada una de las Condiciones Previas a la Fecha de Inicio reguladas en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta del Contrato, se haya puesto a disposición del Concesionario la Infraestructura básica necesaria que permita el inicio de la operación del Sistema y se haya puesto en servicio los Buses conforme se establece al proceso de licitación de rutas. No obstante lo anterior, la Fecha de Inicio de la Operación efectiva no excederá los 24 (veinticuatro meses) de la fecha de firma del contrato de concesión, siendo estos 24 meses la etapa pre-operativa de la concesión.

Indica que “se haya puesto en servicio los Buses conforme se establece al proceso de licitación de rutas”.

Solicitamos que se especifique con qué número de buses EL CONCESIONARIO contará para la puesta en servicio, ya que no se indica explícitamente si para el inicio de la operación efectiva EL CONCESIONARIO contará con toda la flota según lo indicado en el numeral g) de los términos de referencia o con solo parte de ella.

Absolución:

El servicio de buses en la etapa operativa y Pre-operativa será definido como resultado de los procesos de licitación de operación de buses, incorporándose en las bases integradas los máximos y mínimos de la mencionada licitación.

1) Página 10 - ítem 7.2 - Banco Extranjero de Primera Categoría:

En el Anexo 4 de las Bases de Licitación, no se encuentra la lista Empresas Bancarias autorizadas para emitir las garantías establecidas, por lo que se consulta al presente Comité Especial su inclusión.

ABSOLUCIÓN:

Se realizaran las precisiones

2) Página 10 - ítem 7.2 - Bienes de la Concesión:

En la descripción de la mencionada definición hay la referencia al Anexo 3, una vez que existen el Anexo 3A y el Anexo 3B, se consulta al presente Comité Especial cuál de ellos se debe considerar.

Bienes de la Concesión: De acuerdo con la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, son:

“(i) Los bienes muebles e inmuebles, incluyendo, derechos a utilización de la Infraestructura del Sistema, que pertenecen o son gestionados por el Concedente que éste entrega en concesión al Concesionario según el Anexo 3 del Contrato de Concesión

Los bienes muebles e inmuebles proporcionados por el Concesionario para la operación del Servicio bajo los términos del presente Contrato y que son necesarios para la prestación del mismo. Estos bienes se consideran como parte integrante de la Concesión, y en consecuencia no pueden ser transferidos separadamente de la Concesión, ni hipotecados, prendados, ni sometidos a gravámenes de tipo alguno, sin la aprobación del Concedente, los mismos que se describen el Anexo 3 del Contrato de Concesión”

Absolución:

Son el Anexo A y Anexo B

3) Página 11 - ítem 4 - **Sistema Integrado de Transportes (SIT):**

Se consulta al presente comité especial la posibilidad de eliminarse el ítem f), una vez no se utilizaran buses troncales en el SIT Arequipa:

- a) Implementación de ciclovías a lo largo de las troncales.
- b) Construcción de escaleras en zonas de difícil acceso, para facilitar el uso de las vías alimentadoras.
- c) Señalización horizontal y vertical, semaforización centralizada y seguridad vial.
- d) Mejoramiento de vías para rutas alimentadoras y estructurantes.
- e) Implementación de interconexiones.
- f) Patios de Operación y Mantenimiento Norte y Sur para Buses Troncales. Paraderos Especiales.

Absolución:

Ceñirse a las bases

4) Página 11 de las Bases, ítem 7.2, **Definición de Caducidad de los Créditos adquiridos por los usuarios:**

Toda la estructuración de Sistemas de Transporte Público Urbano de pasajeros, como es el caso del SIT Arequipa, está basado en la recaudación de los recursos a través de la plataforma tecnológica de recaudo, en el dinamismo de esta operación, a transcurrir de los años, se vislumbra que, algunos usuarios adquieren sus créditos y por motivos diversos (perdida de la tarjeta, utilización por usuarios eventuales, como el caso de turistas, entre otras posibilidades) factores que generan, con el paso de los años, un valor residual, el cual, dentro del marco reglamentar vigente en las presentes bases, no tiene una destinación específica, motivo el cual impediría su aplicación en detrimento de alguna necesidad, además de generar un crédito de viaje por el cual el usuario no es llevado a utilizarlo en un periodo predeterminado, lo que perjudica la planificación del costo operativo, una vez que usuarios que realicen una nueva adquisición de tarjeta, la cual no sea personificada, difícilmente procederá la recuperación de los créditos existentes en la tarjeta anterior, pues para eso, deberían presentar el comprobante de pago de los créditos, el cual comúnmente no es debidamente guardado por el usuario.

De ser así, se consulta al presente comité especial la posibilidad de establecer un plazo límite de utilización del crédito por el usuario, plazo este a ser considerado y determinado por el ente concedente de la presente concesión, generándose la definición de "**Caducidad de los Créditos del Usuario**", la cual sería incorporada al ítem 7.2 - **Definiciones**.

Absolución:

Se realizaran las incorporaciones – 1 año

5) Página 12 – Numeral 7.2. Definiciones; Capítulo 2: Convocatoria y Objeto de la Licitación – **Contrato de Fideicomiso:**

Se consulta al presente Comité Especial confirmar si el Contrato de Fideicomiso tendrá la misma duración que el Contrato de Concesión; es decir, quince (15) años.

Absolución:

El contrato de fideicomiso está a nivel de propuesta y sufrirá cambios hasta el momento de su suscripción, estas serán propuestas por la Junta de Operadores.

6) Página 13 de las Bases, ítem 7.2 – Definiciones – **Etapas Pre-Operativa:**

En las bases, se define como etapa pre-operativa:

“ **Etapla pre-operativa:** Es el periodo comprendido entre la firma del contrato y el inicio de la operación efectiva, el cual tiene un plazo máximo de 24 meses, en dicha etapa, los concesionarios de la operación de buses se encargaran de la administración de las actuales rutas identificadas en la respectiva concesión, teniendo la obligación de implementar en las unidades renovadas el componente tecnológico materia de la presente concesión, el cual será de responsabilidad del Concesionario de Recaudo, siendo que en las unidades no renovadas, correrán los costos de implementación, solamente en referida etapa pre-operativa, por parte de los Operadores de Transporte, siendo estos restituidos de tales valores, por el Concesionario de Recaudo, en el inicio de la etapa operativa.”

Al describir la etapa pre-operativa, se entiende que esta debe ser cumplida en un plazo máximo de 24 meses contados de la firma del contrato de concesión por el adjudicatario.

Para el inicio de la planificación y estructuración de un proyecto ejecutivo, el concesionario deberá proyectar su operación en concordancia con la entrega de los buses por parte de los operadores de transporte, pues estos son los que serán equipados con los equipamientos a bordo, por lo que su entrada en operación estaría vinculada a la instalación del equipamiento de recaudo, generando una dependencia mutua de los operadores de transporte junto al operador de Recaudo.

Además de los equipamientos a bordo, existe toda la infraestructura que soporta la operación del sistema de recaudo, como los puntos de ventas, rede de comunicación de datos, paneles de mensajería, servidores, entre otras, la cuales son dimensionadas en respecto a la entrada de operación de los vehículos de transporte público.

Dicho esto, se consulta al presente comité especial, la posibilidad de generarse un criterio de agrupamiento de las 12 unidades de negocios de Transporte Público, determinando los periodos estimados de entrada en operación, estos compuestos también por un índice de cumplimiento del IPK previsto por cada ruta proyectada, permitiendo así la evolución del sistema de manera gradual, permitiendo a los organismos de fiscalización, como principalmente al público que será atendido, familiarizarse con la nuestra estructura propuesta, no generándose así, los graves problemas enfrentados por otras Municipalidades que realizaron la reformulación de sus Sistemas de Transporte Público Urbanos, los cuales fueron impactados considerablemente por la no aceptación inicial de los usuarios a la nueva propuesta presentada.

Por lo tanto, se reafirma la necesidad de existir un cronograma tentativo de entrada de operación de los vehículos de transporte público, el cual además de prever fechas, identificar las unidades de negocio y su respectiva cantidad de vehículos, deben estar relacionados al cumplimiento de un porcentual del IPK previsto, por un periodo pre-determinado, demostrando la consistencia del índice presentado para cada agrupamiento de rutas proyectadas, habilitándose así, la entrada en operación de un nuevo conjunto de unidades de negocio de transporte público, creándose una estructura de fases, las cuales optimizan la implementación del Sistema, el cual debe ser apoyado por los organismos de fiscalización de la Municipalidad Provincial de Arequipa, los cuales deben combatir las irregularidades que se puedan presentar, estas comúnmente direccionadas al transporte irregular de pasajeros por agentes no debidamente autorizados.

Todo eso posibilita al Usuario final entender el nuevo concepto, una vez que el conocimiento sobre cómo son las características de la reformulación del transporte, son masificadas a la medida de la entrada en operación de las nuevas unidades de negocio, lo que, si bien estructurado y gestionado, se torna un componente importante a favor de toda la reforma que se presenta.

Absolución:

El CONCEDENTE presentara el plan de implementación de rutas antes de la firma de contrato.

En las bases, se define como Fecha de Inicio de la Operación Efectiva:

“Fecha de Inicio de la Operación Efectiva: Es la fecha en la que iniciará el cómputo del plazo de 15 años de la Concesión, y que será la fecha definida por el Concedente en la comunicación enviada al Concesionario referida en el numeral b. del ítem (iii) del numeral 3.1 de la Cláusula Tercera del Contrato, y siempre y cuando se hayan cumplido todas y cada una de las Condiciones Previas a la Fecha de Inicio reguladas en el numeral 5.3 de la Cláusula Quinta del Contrato, se haya puesto a disposición del Concesionario la Infraestructura básica necesaria que permita el inicio de la operación del Sistema y se haya puesto en servicio los Buses conforme se establece al proceso de licitación de rutas. No obstante lo anterior, la Fecha de Inicio de la Operación efectiva no excederá los 24 (veinticuatro meses) de la fecha de firma del contrato de concesión, siendo estos 24 meses la etapa pre-operativa de la concesión.”

Se prevé el inicio de la operación efectiva en hasta 24 meses desde la firma del contrato de concesión, debido a la complejidad de la implementación de la infraestructura, la cual depende de la entrada en operación de los vehículos de transporte público, pueden presentarse la necesidad de extensión del plazo de la Etapa Pre-Operativa, la cual no está prevista en las definiciones de **Etapa pre-operativa e Inicio de la Operación Efectiva**.

Dicho esto, se consulta al presente Comité Especial la posibilidad

Absolución:

Ceñirse a las bases

8) Página 14 - Numeral 7.2. Definiciones; Capítulo 2: Convocatoria y Objeto de la Licitación – **Fecha de Inicio de Operación Efectiva:**

Se consulta al presente Comité Especial confirmar si el período de etapa pre-operativa estará comprendido dentro de los quince (15) años del plazo de duración de la concesión o si estamos frente a una fase adicional.

Absolución:

La etapa pre operativa no se considerara en el cómputo del periodo de la concesión.

9) Página 15 - Numeral 7.2. Definiciones; Capítulo 2: Convocatoria y Objeto de la Licitación – Garantía de Fiel Cumplimiento:

Se consulta al presente Comité Especial la posibilidad que en la redacción de Garantía de Cumplimiento del Contrato, se consigne que ésta será devuelta una vez finalizada la vigencia del Contrato y se haya dado la cancelación del monto total del mismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 1873 del Código Civil.

Absolución:

Ceñirse a las bases

10) Página 16 de las Bases, ítem 7.2 – Definiciones – **Operación efectiva:**

En las bases, se define como Operación Efectiva:

“Operación Efectiva: Corresponde al inicio de las operaciones de las rutas troncales articuladas a las rutas alimentadoras, estructurantes comprendidas en las unidades de negocio, el componente tecnológico y haciendo efectivo el cobro de tarifas por el servicio.”

En la definición de Operación Efectiva en su final, se indica que se haría efectivo el cobro de las tarifas por los servicios solamente en el inicio de las operaciones de las rutas de

transporte público, lo que en la práctica se dará de forma distinta, es decir, el valor de la tarifa se cobrará del usuario desde el inicio de la pre-operación del SIT Arequipa.

Dicho esto, se consulta al presente comité especial la posibilidad de precisar la definición de Operación Efectiva, indicando que el cobro de la tarifa del servicio se dará desde la etapa pre-operativa, además de indicar que esta se inicia cuando todas las 12 unidades de negocios de la operación de transportes estén en operación.

Absolución:

En el plan de implementación de rutas de la etapa pre operativa se definirá el esquema tarifario del mismo

11) Página 17 de las Bases, ítem 7.2 – Definiciones – **Participación Mínima:**

Se consulta al presente Comité Especial, cuál sería el índice de participación mínimo exigido del Socio Calificado, en el supuesto que el Postor se presente a través de la modalidad de Consorcio, una vez que, existen valores distintos informados en las presentes bases, por lo que se solicita aclarar cuál sería el índice mínimo acepto por el Concedente.

Absolución:

Se realizaran las precisiones necesarias

12) Página 18 de las Bases, ítem 7.2 – Definiciones – **Retribución:**

En las bases, se define como Retribución:

“Retribución: Es el pago que EL CONCESIONARIO está obligado a realizar a favor de EL CONCEDENTE”

Adicionalmente a lo indicado, en el Apéndice 1 – PROYECTO DE CONTRATO DE CONCESIÓN DEL COMPONENTE TECNOLÓGICO, en la Cláusula Vigésima – Retribución al Concedente:

“20 CLÁUSULA VIGÉSIMA: RETRIBUCIÓN AL CONCEDENTE

La retribución de EL CONCEDENTE será pagada de conformidad con la sección “Gastos de Gestión Administrativa a SITRANSPORTE” del Anexo 6, del presente Contrato.

El CONCESIONARIO podrá observar la retribución del CONCEDENTE siempre y cuando esté no se encuentre al día y cumpla con las obligaciones derivadas de la ejecución del presente contrato salvo las obligaciones derivadas de la entrega de infraestructura; la misma que se realizará de forma escalonada.”

La retribución descrita en las definiciones, las cuales son precisadas en el Anexo 6 del proyecto del contrato de concesión, son direccionadas a retribuir la Municipalidad Provincial de Arequipa y la estructura del SITRANSPORTE, entidad que será estructurada para la fiscalización del SIT Arequipa, actuando en representación a la referida Municipalidad, aplicando y supervisando el cumplimiento de todos los deberes e niveles de servicio de los operadores en el SIT.

Los valores de retribución, tanto al CONCEDENTE, como al SITRANSPORTE, son relacionados a las tarifas que serán utilizadas para la conformación de la tarifa al usuario final, totalizando el porcentual de 6 % de los valores tarifarios presentados.

Al tratarse de un Sistema de Transporte Público Urbano Masivo, el cual tiene como finalidad la entrega de un servicio de transporte eficiente, a un costo beneficio óptimo, se consulta al

presente comité especial la posibilidad de revisión de las cifras de retribución a la MPA y a SITRANSPORTE, además de precisar que dichos porcentuales serían parte conformante de la tarifa al usuario final, la cual sería la totalización de los costos de los operadores de transporte y del operador tecnológico, oportunidad en que se aplicaría a este valor el porcentual direccionado al CONCEDENTE y a SITRANSPORTE.

Absolución:

Estos valores no serán descontados de la remuneración de los operadores del SIT y se realizarán las presiones necesarias a las formulas

13) Página 20 – Numeral 8. Leyes Aplicables a la Licitación, Capítulo 2: **Convocatoria y Objeto de la Licitación:**

Se consulta al Comité Especial a precisar (i) cuál es la ley aplicable y (ii) confirmar que no es aplicable la Ley de Contrataciones del Estado Peruano y su Reglamento, en la etapa de selección, formalización del contrato y a lo largo de la ejecución de los contrato involucrados en estas bases (Concesión – Fideicomiso – Adhesión al Fideicomiso).

En consecuencia, de no ser aplicable la Ley de Contrataciones del Estado Peruano y su Reglamento, no se podría sancionar administrativamente al proveedor (por ejemplo, con inhabilitación para contratar con el Estado).

Así como, confirmar si serán de aplicación supletoria las disposiciones pertinentes del Código Civil vigente, cuando corresponda, y demás normas de derecho privado.

Absolución:

La norma aplicable es el Reglamento Nacional de Administración del Transporte D.S. 017-2009-MTC

14) Página 20 – Numeral 8. Leyes Aplicables a la Licitación, Capítulo 2: **Convocatoria y Objeto de la Licitación:**

Se Consulta al presente Comité Especial la posibilidad de agregar en el numeral de la referencia que las notificaciones efectuadas por correo electrónico en la etapa postulatoria, tendrán que contar con acuse de recibo para que se entiendan notificadas.

Es decir, que en las demás etapas del proceso, así como de los contratos involucrados (Concesión – Fideicomiso – Adhesión al Fideicomiso), solo serán aceptables a las notificaciones formales a los domicilios consignados para dicho fin.

Absolución:

Ceñirse a las bases

15) Página 38 – Numeral 21.2.2 Requisitos Económicos, Capítulo IV: **Del Proceso de Selección:**

Se consulta al Presente Comité Especial la posibilidad de confirmar si existe algún impedimento en caso alguno de los consorciados desee presentar oferta de manera individual, inhibiéndose en caso ser adjudicado de la conformación del consorcio.

Absolución:

Ceñirse a las bases

16) Página 45 – Contenido del Sobre N 2 – literal b) – **reducción e relación al valor Tope de la Licitación:**

Se consulta al presenta Comité Especial, cuál sería el porcentual máximo de reducción al Valor de la Licitación que se acepta como oferta válida por parte de EL CONCEDENTE.

Absolución:

Ceñirse a las bases

17) Página 48 – ítem 24.8 de **Conceptos Básicos:**

Se solicita al presente Comité Especial confirmar que la fianza bancaria de US\$ 4'000,000.00 deberá mantenerse vigente por diecisiete (17) años, es decir, hasta dos (02) años después de concluido el plazo de la Concesión.

Absolución:

Ceñirse a las bases

18) Página 49 – ítem 24.11 **Renovación del período de Concesión:**

Se consulta al presente Comité Especial, cuáles serían los criterios objetivos, utilizados por EL CONCEDENTE, para la manifestación de su intención en la renovación del contrato de concesión, criterios estos que son usualmente relacionados al atendimento de los niveles de servicio por lo cual es regida la concesión, factor que no es claramente contemplado en las presentes bases.

Absolución:

Se realiza precisiones

19) Página 52 - **Anexo 1 Consultas a las bases, anexos y apéndices:**

Se requiere al presente Comité Especial establecer la ampliación del plazo para formular consultas a las bases, anexos y apéndices de las bases, tomando en cuenta que dicho mecanismo se encuentra previsto en la página 125 de las bases (Circulares).

Absolución:

Ceñirse a las bases

20) Página 54 – Anexo N° 02 De las Bases de Licitación - **Compromiso de Confidencialidad:**

Se consulta al Presente Comité Especial la posibilidad de agregar al párrafo señalado a continuación, lo siguiente:

*“Al respecto, por la suscripción de este documento nos comprometemos a mantener confidencial toda información obtenida en el Área de Datos o proporcionada por el Comité Especial, **que esté expresamente señalada como “Información Confidencial”**, a no divulgar ningún material a terceras personas sin la previa autorización escrita del Comité Especial, a no utilizar la información obtenida para cualquier propósito que no esté relacionado directamente con la Licitación y a no utilizar la información de cualquier manera que pudiera generar conflictos, directa o indirectamente, con los intereses de, o perjudicar a, la Municipalidad Provincial de Arequipa o cualquier de sus dependencias, el Comité Especial o los Asesores.”*

Absolución:

Ceñirse a las bases

21) Pág. 56 – ítem i del Anexo 3 – **Términos de referencia:**

Se consulta al presente Comité Especial, cuál sería la localización designada para el Centro de Control del Sistema Integrado de Transporte, así como las característica y dimensiones del espacio asignado, posibilitando así la proyección de la infraestructura necesaria para el atendimento de las exigencias técnicas previstas en las presentes bases.

Absolución:

Se precisara en las bases

22) Pág. 56 – ítem j del Anexo 3 – **Términos de referencia:**

Se consulta al presente comité Especial indicar las características técnicas de los paraderos normales y especiales del SIT, así como lo relacionado a los terminales y estaciones que se deben implementar a lo largo de cada ruta, presentándose las cantidades proyectadas para cada uno de ellos. Por fin, indicar cuáles serían los equipamientos de responsabilidad del CONCESIONARIO que deben ser instalados en los referidos puntos de para de los vehículos de transporte.

Absolución:

Ceñirse a las bases

23) Pág. 57 – numeral 9 del Anexo 3 – Semaforización y Sistema de Priorización para el Transporte Público:

Está previsto en las bases que el Operador del Componente Tecnológico:

“9. Tecnología de centralización, monitoreo y gestión de red semafórica, con priorización para el transporte público, en las vías troncales.”

Se consulta al presente Comité Especial la cantidad de cruces semafóricos que deben ser implementados, sus respectivas ubicaciones, así como cuáles serían los plazos tentativos para dicha implementación, además de indicar cuál sería la cantidad de buses troncales que deberán ser equipados con los equipamientos del Sistema de Priorización para el Transporte Público, así como las previsiones de implementación de referidos equipos en la etapa pre-operativa.

Absolución:

Se incorporar en las bases lo solicitado

24) Pág. 84 – numeral 2.2 del Anexo 11 – Propuestas Económicas – Valor TOPE por Validación:

En el transcurso del presente proceso de concesión, el cual fue suspendido en el año de 2013, siendo relanzado en 15 de mayo del año en curso, siendo presentadas modificaciones en su estructura tecnológica además de existir un cambio en la infraestructura que había sido propuesta para la Operación del SIT Arequipa, estas provenientes de una serie de factores, los cuales impactaron directamente en la estructuración de las vías, estaciones y terminales previstos.

Comprendiendo que dichas modificaciones fueron ocasionadas por decisiones que relucieron sensiblemente los recursos disponibles a la Municipalidad Provincial de Arequipa, las cuales fueron principalmente tomadas por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú, llevaran al concedente a transferir parte de sus responsabilidades de inversiones en Infraestructura, como los casos de las intersecciones semafóricas, para el Operador Tecnológico.

También debido a esta considerable reducción de recursos, EL CONCEDENTE ha reestructurado sus vías troncales, y alterando las cantidades y características de los buses en las vías troncales, lo que exigirá del Operador de Recaudo la implementación de equipos en una cantidad mayor de buses, además de existes estructuras de paraderos especiales, los cuales todavía no se ha precisado la infra estructura a ser implementada por el Operador Tecnológico, la cual se acredita no ser tan distinta a lo que se implementaría en las estaciones del BRT, componentes que fueron objeto de consulta anterior.

EL CONCEDENTE, en la presentación de las Bases modificadas, ha alterado los criterios de cálculo que la contraprestación del Operador Tecnológico, siendo la nueva remuneración basada en un valor único por validación, lo que ha generado una reducción al Valor TOPE de remuneración, valor este que, en análisis previas, no ha sido actualizado económicamente (índices de inflación del período, impactos cambiarios, evolución de la remuneración laboral, elevación de costos operativos), impactando considerablemente en la salud financiera y viabilidad económica de la presente concesión.

Dicho esto, se consulta al presente Comité especial, teniendo en cuenta todos los costos adicionales incorporados al objeto de la concesión, los cuales demandan del Operador Tecnológico la estructuración de nuevos equipos de trabajo, con capacidades distintas a las proyectadas anteriormente (como en el caso de la implementación y mantenimiento de los cruces semafóricos), el equipamientos de nuevas estructuras de soporte a la información al usuario que se puedan proyectar (paraderos especiales), los cuales, con la nueva estructuración de remuneración al Operador Tecnológico, valor al cual se deben aplicar las actualizaciones del caso, deberían constituir un Valor TOPE de remuneración distinto al presentado en las Bases, por lo que, se requiere al Comité Especial la revisión del referido valor, adecuándolo a la realidad actual del proyecto.

Absolución:

Se realizara una revisión del modelo financiero para determinar los cambios pertinentes

25) Pág. 98 – numeral 4 – Plan de Capacitación:

Se consulta al presente Comité Especial el detalle en relación a la cantidad de capacitaciones estimadas durante el periodo de concesión, así como la cantidad de usuarios estimados para cada capacitación.

Absolución:

Ceñirse a las bases

26) Pág. 109 – Anexo 14 – Propuesta de Mejoras Tecnológicas:

Se consulta al presente comité especial la posibilidad de la inclusión, en la propuesta técnica a ser presentada y valorada, de mejora tecnológica que permita la integración de herramienta de software y hardware, de las soluciones de Gestión de Tránsito y Gestión de Recaudo presentadas, las cuales permitan agregar mayor seguridad a los usuarios del SIT Arequipa, que posean su movilidad reducida, como en el caso de los usuarios con discapacidades diversas y mayores de edad, cuando estos transiten por las vías cubiertas por la Red Semafórica planteada, siendo asignada a referida mejora tecnológica su puntuación correspondiente.

Absolución:

Se incorporara en las bases la sugerencia de manera parcial

27) Página 150 – Numeral 8.10. Impedimento, Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico; Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, Control de Flota e Información al Usuario:

Se consulta al presente Comité Espacial confirmar si es posible que EL CONCESIONARIO, ceda o transfiera la Concesión en favor de un tercero garantizando el mantenimiento de las mismas características técnicas y económicas por las cuales fue adjudicado.

Absolución:

Ceñirse a las bases

28) Pág. 153 – Apéndice I – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico – Clausula 8.17.1 Ítem (iv) – Entrega de Tarjetas Inteligentes sin contacto:

En revisión a los índices de demanda proyectados para la presente concesión, teniendo en cuenta que se proyecta una entrada de operación gradual del sistema en la etapa pre-operativa, se consulta al Presente Comité Especial la posibilidad de adecuar el valor de tarjetas que deben ser pródidas por el Operador Tecnológico, las cuales sería de 500.000, o valor próximo a este que se considere adecuado.

Absolución:

Se realizaran las correcciones pertinentes – 500 MIL

29) página 154 – Numeral 9.4, **Libre decisión comercial y riesgos:**

Se Consulta al presente Comité Especial p la posibilidad de precisar si existe algún límite para la subcontratación, en cualquiera de las etapas del proceso y/o de los contratos involucrados (Concesión – Fideicomiso – Adhesión al Fideicomiso).

Asimismo, agradeceremos establecer si existe algún requisito o formalidad para ser considerado subcontratista de las prestaciones involucradas.

Igualmente, confirmar si los subcontratistas deben de pagar los diez mil 00/100 dólares señalados como pago de derecho de participación.

Absolución:

Ceñirse a las bases

30) Página 165 - Numeral 17.4 Resolución por Causas Imputables al Concesionario, Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico; Proyecto de Contrato de Concesión de la Unidad de Recaudo, **Control de Flota e Información al Usuario:**

Se Consulta al Presente Comité Especial la posibilidad de agregar en el numeral señalado que, en dicho supuesto, el CONCEDENTE se obliga a pagar el lucro cesante al CONCESIONARIO en caso decida resolver el Contrato.

Consideramos indispensable que se establezca (delimite) una penalidad que cubra razonablemente dicho lucro cesante.

Absolución:

Ceñirse a las bases

31) Página 228– numeral 5.8.1.2 – **Hardware Servidor:**

Se consulta al Presente Comité Especial la confirmación si los servidores para la solución pueden ser virtuales.

Absolución:

Si es posible

32) Pág. 229 – Numeral 2.1 – **Esquema General del Sistema de Recaudo:**

Se consulta al presente Comité Especial la posibilidad de adicionar en los anexos de las bases los planos de las rutas de la fibra óptica.

Absolución:

Se realizaran las precisiones pertinentes – NO FIBRA ÓPTICA

33) Pág. 229 – numeral 2.1 – **Esquema General del Sistema de Recaudo:**

Se consulta al presente Comité Especial, si habiendo la necesidad de realización de trabajos de implementación de fibra óptica en vías públicas, los permisos necesarios para dichos serian de responsabilidad de EL CONCEDENTE.

Absolución:

Ceñirse a las bases

34) Página 256 – numeral 3.2.1 – item g) – **Equipo Embarcado en Buses:**

Se define la especificación de un RACK, el cual se implementaría en los Buses por el Operador Tecnológico, revisando sus dimensiones, estas no son compatibles con las tecnologías existentes en el mercado, por lo que, se consulta al presente Comité especial la posibilidad del retiro de todas las referencias a dicho equipamiento de las especificaciones

técnicas, una vez que no son adecuados a la realizada tecnológica actual, lo que generaría pérdidas de espacios importantes en los vehículos de transporte.

Absolución:

Se realizaran las precisiones pertinentes

35) Pág. 260– numeral 3.5 – **Unidad de Consolidación de Datos en Patios:**

Se consulta al presente Comité Especial la posibilidad de proporcionar los planos de los patios de los talleres de operación y mantenimiento de los vehículos de transporte, con la finalidad de definir el alcance del sistema inalámbrico.

Absolución:

Ceñirse a las bases

36) Página 296 – numeral 1.1.3 – **Anexo 9:**

Se consulta al Presente Comité Especial la confirmación si para la recuperación de los datos se debe conectar a un Data Center de Contingencia.

Absolución:

Es correcto

37) Pág. 306– numeral 8 – **Resumen de Equipos y Componentes Mínimos:**

Se consulta as presente Comité Especial la confirmación que todos los UPS de todos los sistemas se pueden centralizar con solo un UPS de alta capacidad en el Data Center o en un cuarto de energía.

Además de eso, confirmar que se podrá centralizar con una sola planta de gran capacidad, todos los componentes que son señalados en las bases.

Absolución:

Es correcto siempre que se cumplan con los requisitos de seguridad

38) Página 308 – **Puestos de trabajo para el Centro de Control Operacional:**

Se consulta al presente Comité Especial precisar el número de estaciones de trabajo que deberá el Operador Tecnológico implementar en el Centro de Control Operacional, una vez que existen números distintos en los Anexos.

Absolución:

Se realizaran las precisiones pertinentes

39) Página 309 – **Equipos para cada Bus Troncal:**

Está previsto en las especificaciones técnicas de equipos la implementación de micrófonos al interior de los vehículos, teniendo en cuenta que no está prevista una red de comunicaciones por voz en las referidas especificaciones, se consulta al Comité Especial la posibilidad de eliminar la referencia a este equipamiento en los componentes que deben ser instalados por el Operador Tecnológico.

Absolución:

Se realizaran las modificaciones pertinentes

40) Página 309 – **Panel Interno de Información:**

Está prevista en las especificaciones técnicas de equipos la implementación de Paneles Internos de Información en los vehículos de transporte, se consulta al presente comité especial cuales serían las cantidades de buses, por cada tipo, que se está previsto para la operación del sistema.

41) Precisiones Referencias numerales en las Bases:

Se consulta al Presente Comité Especial la posibilidad de realizar las correcciones y precisiones relacionadas a las referencias existentes en las Bases, una vez que:

- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Fecha de Inicio de la Operación Efectiva se encuentra que el numeral b. es el ítem (iv) del numeral 3.1 de la Cláusula Tercera del Contrato.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Garantía de Capital Mínimo, hace referencia al numeral 21.1, el cual no corresponde.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión o Garantía de Fiel Cumplimiento, hace referencia al numeral 23.8, el cual no corresponde.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Oferta Económica, hace referencia al numeral 18.3, el cual no corresponde. Debe ser el numeral 19.3.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Propuesta Económica, hace referencia al numeral 18.3, el cual no corresponde. Debe ser el numeral 19.3.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Propuesta Técnica, hace referencia al numeral 22.2, el cual no corresponde.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Representante Legal, hace referencia al numeral 10.1, el cual no corresponde. Debe ser el numeral 11.1.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Requisitos de Calificación, hace referencia al numeral 20.2, el cual no corresponde.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Sobre N° 2, hace referencia al numeral 22.2, el cual no corresponde.
- En el punto 7.2 Definiciones, en el ítem Unidades de Gestión, hace referencia al numeral 6.4, el cual no corresponde. Debe ser el numeral 6.6.
- En el punto 11.1.1 Designación y Facultades, hace referencia a los numerales 10.2.4 y 10.2.5 de las bases, el cual no corresponde. Debiendo ser los numerales 11.2.4 y 11.2.5. También hace referencia al numeral 10.1, el cual no corresponde.
- En el punto 11.1.2 Presentación del Postor, hace referencia al numeral 10.1.1, el cual no corresponde. Debiendo ser el numeral 11.1.1.
- En el punto 11.2.2 Carta de Designación, hace referencia a los numerales 10.2.3 y 10.2.4, el cual no corresponde. Debiendo ser los numerales 11.2.3 y 11.2.4
- En el punto 11.2.3 Facultades Otorgadas, hace referencia al numeral 10.1.1, el cual no corresponde.
- En el punto 11.2.4 Información, menciona de manera duplicada facsímil.
- En el punto 11.2.5 Facultades Otorgadas, hace referencia al numeral 10.2.2, el cual no corresponde. Debiendo ser el numeral 11.2.
- En el punto 20.5 Efectos de la presentación de documentos y carácter vinculante de las Bases, hace referencia al numeral 17, el cual no corresponde
- En el punto 21.2.1 Requisitos Técnicos en todos sus ítems menciona al Formulario 2 del Anexo 6 de las Bases de Licitación, el cual no corresponde.
- En el punto 21.2.2 Requisitos Económicos hace referencia al numeral 21.1, el cual no corresponde.
- En el punto 21.2.3 Requisitos Legales hace referencia al numeral 10.1.1, el cual no corresponde.
- En el punto 21.3 Contenido del Sobre N° 1 hace referencia al numeral 20.2, el cual no corresponde.
- En el punto 21.3.1 Requisitos Legales, ítem g) hace referencia al numeral 10.1.1, el cual no corresponde.
- En el punto 21.3.1 Requisitos Legales, ítem n) enumera los términos según el Formulario 1 del Anexo 7, pero difiere en dos puntos d) y e).
- En el punto 21.3.1 Requisitos Legales, ítem o) hace referencia al numeral 21.2, el cual no corresponde.
- En el anexo 6, formulario 1, 3, 4, 5, 6,7, 8,9 se toma referencia al numeral 20.3.1, que no corresponde y debe ser el numeral 21.3.1
- Formulario 2, se toma referencia al numeral 20.2.1, que no corresponde y debe ser el numeral 21.2.1

Absolución:

Se realizaran las modificaciones pertinentes

42) Subsistema de Programación Operativa de La Flota:

Se consulta al presente Comité Especial, a lo relacionado al Subsistema de Programación Operativa de la Flota, se consulta al presente Comité Especial la posibilidad de inclusión de las siguientes funcionalidades relacionadas al Subsistemas de Programación Operativa de la Flota:

Programación

El sistema debe ser capaz de permitir definir n franjas horarias.

El sistema debe ser capaz de permitir definir n días tipo.

El sistema debe permitir trabajar con distintas fechas de ejecución y cada fecha de ejecución con distintos entornos de red, restricciones y variables operativas.

Demanda

El sistema debe ser capaz de permitir definir la demanda por frecuencias mínimas, máximas y óptimas por día tipo y franja horaria.

El sistema debe ser capaz de permitir definir la demanda por número de expediciones por hora, mínimas, máximas y óptimas por día tipo y franja horaria.

El sistema debe ser capaz de permitir definir la demanda por salidas fijas, definiendo la hora exacta de salida.

El sistema debe permitir las siguientes tipologías de línea como mínimo:

Doble sentido

Un solo sentido

Circular

El sistema debe permitir simultáneamente el cálculo de varios tipos de línea en un único cuadro.

El sistema debe ser capaz de manejar multi-depósito en la programación.

El sistema debe ser capaz de permitir definir los tiempos de recorrido con un mínimo, máximo y óptimo por día tipo y franja horaria.

El sistema debe proporcionar indicadores de la calidad de la programación. Como mínimo se deben proporcionar los siguientes indicadores: Número total de buses por tipo utilizados en la solución; Número total de expediciones comerciales; Número total de expediciones en vacío; Número de cambios de línea; Kilómetros comerciales recorridos; Kilómetros en vacío recorridos; Tipo total de viaje; Tiempo total en Cabecera; Tiempo total de expediciones comerciales; % de inactividad;

El sistema debe proporcionar funciones de escalonamiento de incorporación de servicios en mitad de ruta con viajes en vacío desde cabecera hasta las paradas programadas.

El sistema debe proporcionar puntos de control para facilitar al SAE el seguimiento de la programación.

Optimización

El sistema debe ser capaz de optimizar para que, satisfaciendo la demanda, se proporcionen varias soluciones que reduzcan sucesivamente los costos operativos pero cumpliendo las restricciones operativas y reglas de negocio definidas en el conjunto del problema.

El sistema debe generar las soluciones de horarios y servicios de bus conjuntamente, es decir, en una única función objetivo, de forma que se obtengan mínimos globales en la misma y por lo tanto eficacia en la optimización.

El sistema debe tener capacidades de simulación de escenarios hipotéticos de forma que sin alterar o afectar a la producción diaria se puedan realizar casos what-if de cualquier tipo obteniendo de ellos indicadores técnicos y económicos que proporcionen valores medibles y comparables.

El sistema debe proporcionar funciones de distribución de la oferta comercial entre las distintas empresas operadoras que comparten rutas de forma que se tengan en cuenta para el reparto el porcentaje de participación de cada empresa operadora. Los valores a distribuir serán, como mínimo, los siguientes: kilómetros comerciales, kilómetros en vacío, tipos de servicio, velocidad comercial, tipo de bus.

Informes

El sistema debe proporcionar toda la información de la programación en formato Excel.

La base de datos del sistema debe ser pública, abierta y documentada.

Referencias

El subsistema de programación tiene que proporcionar referencias demostrables de funcionamiento en sistemas integrados de transporte de América Latina, a nivel de regulador, con un tamaño no inferior a 3.000 buses.

Tecnología

El sistema debe ser escalable a las necesidades del SIT.

Formación/Soporte/Documentación

El soporte del sistema debe proporcionarse en español, en horario y calendario de Arequipa.

La documentación tiene que ser en español

La formación y transferencia del conocimiento se debe realizar en español, en las instalaciones del SIT.

Absolución:

Se realizaran las inclusiones pertinentes
