



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

CIRCULAR Nº 006 -2012-MPA-CELCT

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”

CONSULTAS

CONSULTAS Y SUGERENCIAS ASOCIADAS A LAS BASES

1. CONSULTA:

En el numeral 7.2 de las “definiciones” al referirse a Sistemas BRT se hace mención a una lista de estos sistemas; sin embargo en el último párrafo se establece que también serán considerados como Sistemas BRT aquellos que cumplan características similares. Especificar los criterios que utilizará el Comité Especial para calificar a los sistemas no mencionados como Sistemas BRT en la lista que contienen las Bases.

ABSOLUCIÓN:

En el numeral mencionado se hace mención a “cualquier otro sistema que acredite dar cumplimiento a las condiciones expresadas en la definición precedente”, en ese sentido remitirse a la definición indicada.

2. CONSULTA:

En el numeral 7.2 de las “definiciones”, al referirse a la Participación Mínima se establece que el Socio Calificado deberá tener una participación en el capital social suscrito que no sea inferior a 60%. Sin embargo, con este requisito se estaría eliminando en forma anticipada a aquellos postores que tengan en su consorcio a diversos operadores y que cada uno de ellos sea postor calificado y que sólo quiera aportar en el capital social una participación que no sea menor a 20% pero que no llegue a 60% del capital social suscrito y pagado.

De otro lado, este requisito de tener participación mínima del 60% del capital social al socio calificado favorece en forma directa a aquellas empresas que realizan en forma integral todas las actividades que en virtud de las Bases los define como socios calificados.

En consecuencia, consideramos sugerir que sólo se exija como requisito de participación mínima para el socio calificado en el capital social de la sociedad concesionaria el 20% de aporte y se elimine el requisito de participación mínima del 60% en el capital social suscrito y pagado.

ABSOLUCIÓN:

La suma de los Socios Calificados (que son los que justifican las experiencias) debe llegar obligatoriamente a 60% mínimo.

Cada socio calificado debe tener un mínimo de 20% (en este caso los 60% puede ser por ser 1 postor que tiene todas las experiencias y aporta los 60% o más, o 3 postores que suman las experiencias y deben en este caso tener 20% cada uno)

Una vez aclarado esto, se precisa que los socios calificados deben tener su participación durante todo el periodo de la concesión, que es la única manera de asegurar la responsabilidad y respaldo técnico de las soluciones y plataformas en operación.

3. CONSULTA:

En el numeral 7.2 de las “definiciones”, al referirse a la definición de Consorcio, “Es la agrupación de dos o más personas jurídicas, o una o más personas naturales con una o más personas jurídicas, que carece de personería jurídica independiente a la de sus miembros, y que ha sido conformada con la finalidad de participar como Postor en el presente proceso de licitación pública especial”, nos gustaría por favor confirmaran que para la presentación de los sobres 1 y 2, los mismos pueden presentarse como una promesa de sociedad futura entre 2 o más personas jurídicas; adicionalmente, por favor nos gustaría confirmaran que una de las personas jurídicas conformantes de la sociedad futura puede ser a su vez otra promesa de sociedad futura.

ABSOLUCIÓN:

Es correcto los postores de acuerdo al numeral 7.2 de las “definiciones” en cuanto se refiere a la definición de postor considera que estos pueden ser consorcios y estarán compuestos de personas jurídicas y/o naturales. De igual forma aclaramos que las personas jurídicas que conformen el consorcio postor participaran de forma independiente como conformantes del consorcio; no siendo posible establecer un consorcio dentro de otro consorcio.

4. CONSULTA:

En el numeral 10.2 de las Bases referido al Agente Autorizado se establece que el agente autorizado deberá tener domicilio en la ciudad de Arequipa. Observamos esta disposición, toda vez que el Agente Autorizado podría tener dirección electrónica y sólo estar acreditado como tal ante el Comité y poder fijar su domicilio en cualquier otra ciudad del país o del extranjero a efectos de ser debidamente notificado. Al obligarse a los postores a que sus agentes autorizados tengan domicilio real en Arequipa se estaría tratando de imponer un requisito encubierto a efectos de eliminar a aquel o aquellos que no tengan domicilio real en Arequipa o que no domicilien en dicha ciudad.

Asimismo, sustentamos esta observación y pedimos se suprima debido a que en el numeral 11 de las Notificaciones se manifiesta en forma expresa que éstas serán efectuadas por el Comité vía correo electrónico y que las circulares se publicarán en la página web de la Municipalidad.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases y considerar que las notificaciones pueden a criterio del Comité Especial ser notificadas al domicilio del Representante legal que conforme se establece en el numeral 10.1.1 tercer párrafo debe tener domicilio en la ciudad de Arequipa; por lo que el postor puede señalar válidamente la misma dirección domiciliaria para su representante(s) legal(es) y agente(s) autorizado(s)

5. CONSULTA:

En el numeral 10.2 referido al Agente Autorizado se establece que cada postor no podrá tener más de 02 Agentes Autorizados. Consideramos que este requisito debe ser ampliado y permitir que los postores puedan tener más de dos Agentes Autorizados, esto en razón que si se trata de empresas extranjeras tengan la oportunidad de poder establecer un equipo de trabajo técnico que cuente con todas las atribuciones previstas en las bases a efectos de otorgar la mayor facilidad del caso para preparar las propuestas y actuar en la presente licitación.

Asimismo, en ese orden de ideas también sugerimos que en el numeral 10.1.1. se amplíe el número de representantes legales a 4 personas que puedan actuar en forma conjunta o independientemente.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ceñirse a lo establecido en las bases.

6. CONSULTA:

Las Bases definen el **Área de Datos** como aquella determinada por el Comité Especial que contendrá información relacionada con las materias de la Licitación, y que podrá ser visitada solamente por los Postores, luego de haber cancelado el Derecho de Participación y suscrito el Compromiso de Confidencialidad, cuyo modelo se acompaña como Anexo 2.

Consideramos necesario que se precise que el acceso al área de datos en la actualidad se realiza a través de las computadoras de los funcionarios de la Municipalidad de Arequipa que forman parte del proyecto SIT Arequipa, razón por la cual proponemos se implemente un Data Room en el que la información total del Sistema se encuentre centralizada y se acceda a ésta a través de una computadora que sea destinada para dichos fines en exclusividad.

Asimismo, sugerimos que se implemente un Área de Datos Virtual al que sólo puedan tener acceso los postores luego de haber cancelado el Derecho de Participación y suscrito el Compromiso de Confidencialidad. Hacemos esta sugerencia a efectos de poder facilitar las consultas que los postores extranjeros estimen convenientes realizar en cualquier momento, además de ser un medio más eficiente para el acceso coordinado y oportuno entre el equipo de proyecto SIT Arequipa y los postores participantes de la licitación.

ABSOLUCIÓN:

Desde el inicio del proceso de licitación el Comité Especial de licitación destinó un computador exclusivamente para el acceso de los postores, el mismo que se encuentra a su disposición en la oficina del Comité Especial – oficina del SIT. Tercer piso del Palacio Municipal – plaza de Armas.

La información a la que se accede solo puede ser consultada en el computador destinado a la sala de datos conforme a lo estipulado en las bases de licitación.

7. CONSULTA:

Luego de efectuada la primera ronda de consultas se publicó la circular N° 003 y la Circular N° 004 absolviendo las consultas y emitiendo la fe de erratas respectiva. Sin embargo, las Bases establecen en su numeral 14 que luego de absueltas las consultas se procede a integrar las bases y publicarlas. Esto no se ha producido hasta la fecha, es decir, no se han integrado las bases luego de la primera ronda de consultas absueltas por el Comité; entonces, esta omisión se va a subsanar a efectos de no dejar el proceso de licitación en causal de nulidad, cuando se haría tal subsanación y que efectos tendría sobre esta segunda ronda de consultas.

ABSOLUCIÓN:

El Comité Especial como se aprecia en el cronograma de licitación ha previsto una única integración de bases posterior a la absolución de la segunda rueda de consultas.

8. CONSULTA:

Entendemos que todo postor asume el riesgo de participar y la responsabilidad respecto de las propuestas que presenta; sin embargo, consideramos que debería dejarse sin efecto el numeral 17.2, toda vez que la única información que en forma oficial se entrega a los postores constituye la base de las propuestas que éstos realizan, por lo que el Concedente si tiene responsabilidad respecto de la información oficial proporcionada, sean estos estudios, informes, circulares, cartas, oficios, la información existente en el Cuarto de Datos o cualquier otro documento o publicación escrita que el Concedente hubiere publicado en su página web o hubiere notificado a los postores.

Si el Concedente no asume dicha responsabilidad respecto de esta información, podríamos proponer que de ser inexacta el postor que pueda resultar obteniendo la buena pro podría haberlo hecho con una propuesta que no se ajusta a la realidad del sistema y por tanto haber eliminado una oferta más próxima a la realidad, lo cual pondría en grave riesgo el proceso de licitación, razón por la cual consideramos que este numeral debería ser suprimido y replanteado en los términos que los estudios o informes proporcionados por el Concedente se sustentan en datos reales como consecuencia de estudios realizados previamente a la convocatoria a licitación, pero que si existiera alguna variación, esta deberá ser revisada a efectos de no perjudicar la propuesta efectuada por el postor que resulte ganador de la buena pro.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ceñirse a lo establecido en las bases.

9. CONSULTA:

El numeral 17.4 es conminatorio y representa una condición que pretende exonerar de cualquier tipo de responsabilidad a la entidad concedente en forma previa, privando de cualquier derecho posterior de reclamo por parte del postor ante hechos o actos que pudieran originarse por error o negligencia del concedente, este numeral deberá ser suprimido y entenderse que la presentación de los sobres tiene como consecuencia que los postores se sometan a las reglas de la licitación, pero no por ello una renuncia expresa a acciones que busquen, de ser el caso, proteger sus derechos como postores.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar que la información que brinda la MPA a través del Comité Especial designado a dirigir esta licitación ha sido recogida por estudios contratados a terceros; por lo que se torna como información referencial para el postor que desea optar por el negocio ofrecido; la MPA en ningún momento se exonera de sus obligaciones contractuales, de los títulos habilitantes para actuar como concedente del presente proceso licitatorio; de igual forma la responsabilidad del postor recae sobre los documentos que lo harán ganador de la buena pro ofertada y no de los pareceres u opiniones vertidos en cualquier documento que presenten al Comité Especial o reunión que pueda sostener con el mismo, sus técnicos u el representante del concedente o por medio de comunicación alguno.

Sin embargo el Comité Especial a considera procedente modificar el numeral 17.4 de las bases quedando como sigue:

“17.4 Aceptación por parte del Postor de lo dispuesto en el Numeral 17

La sola presentación del Sobre N° 1 constituirá, sin necesidad de acto posterior alguno, la aceptación por el Postor de todo lo dispuesto en el Numeral 17 de las Bases; el pleno conocimiento, aceptación y sometimiento incondicional a todos y cada uno de los procedimientos, obligaciones, condiciones y reglas, sin excepción, establecidas en las Bases, las mismas que tienen jurídicamente carácter vinculante para aquellos”.

10. CONSULTA:

En el segundo párrafo del numeral 18.1 de las Bases sugerimos que se incluya que el sobre 2 quedará en custodia del Notario Público de Arequipa que actuó en el acto público de presentación de sobres y que éste se lo entregará al Comité Especial recién en el acto público de apertura de sobre 2.

ABSOLUCIÓN:

Procede la consulta y sugerencia del postor debiendo modificarse las bases como sigue:

“18.1 Etapas de la Licitación: Propuesta Técnica y Propuesta Económica

La Licitación se realizará en dos (2) etapas, por medio del sistema de dos (2) sobres.

Los sobres 1 y 2 se entregarán en la fecha prevista en el Cronograma. Los sobres deberán estar sellados y lacrados. El sobre 2 quedará cerrado y a resguardo del Notario Público que tuvo a su cargo el acto de presentación de sobres hasta el momento de su apertura de acuerdo al cronograma”.

11. CONSULTA:

El numeral 19.1 de las bases establece que los sobres 1 y 2 se presentarán en la mesa de partes del Comité Especial. Observamos esta forma de entrega y proponemos que la entrega se realice en un acto público con presencia de Notario Público de Arequipa, quien deberá verificar en un acta la entrega de los sobres 1 y 2, la apertura del sobre 1, el cumplimiento de los requisitos del sobre 1 y deberá quedarse con él sobre 2 hasta la fecha del acto público de apertura del sobre 2.

ABSOLUCIÓN:

Procede la consulta y sugerencia del postor debiendo modificarse las bases como sigue:

“19.1 Presentación de Documentos

Los Sobres N° 1 y N° 2 sólo podrán ser presentados personalmente por el Agente Autorizado o por el Representante Legal del Postor debidamente acreditado e identificado en acto público y con presencia de Notario Público; el que deberá verificar la identificación y realizar las anotaciones que estime convenientes en el acta correspondiente.

El Comité Especial y/o Notario Público no aceptará ni recibirá documentos que le sean remitidos por vía postal, correo electrónico, facsímil o cualquier otro medio de comunicación, distinto a la entrega personal o cuando no se identifique adecuadamente al representante legal o agente autorizado”.

12. CONSULTA:

El numeral 18.9 establece que podrán participar como postores Consorcios. En este punto debemos entender que estos consorcios sólo se conforman para el presente proceso y que tienen el compromiso de volverse luego una sociedad anónima en caso resulten ganadores de la buena pro, en consecuencia, solicitamos al Comité Especial se aclare este punto.

ABSOLUCIÓN:

El punto 18.9 no existe en las bases de licitación; sin embargo el postor debe considerar la absolución emitida en la consulta tres del presente documento.

13. CONSULTA:

En el numeral 20.1 se hace mención que los sobres se presentarán en la fecha indicada y que luego el sobre 1 se abrirá en presencia de notario público. Consideramos que este numeral deberá precisar el procedimiento de presentación de sobres y por ello proponemos lo siguiente:

“Los sobres 1 y 2 serán presentados por los postores en la fecha y hora indicadas para la celebración del acto público de presentación de sobres y apertura del sobre 1.

Los postores deberán cumplir con la presentación de los sobres 1 y 2 en el acto público señalado en el cronograma. En dicho acto público el Comité Especial abrirá en presencia de Notario Público el sobre 1, elaborándose un acta en la cual se dejará constancia de la presentación del Postor correspondiente, del número de orden que le corresponda de acuerdo al orden de presentación de los Postores, y de la cantidad de hojas de documentación incluida en ellos. El Sobre N° 2 se recibirá y mantendrá cerrado hasta la fecha prevista en el cronograma de la licitación, quedando en custodia del Notario Público.

En el acta referida en el párrafo anterior, se dejará constancia del contenido del Sobre N° 1 presentado en tal oportunidad y, de ser el caso, de las observaciones que debe subsanar el Postor hasta el plazo que se le indique, bajo apercibimiento de quedar excluido de la precalificación.

Luego del acto de apertura del Sobre N° 1, no se brindará al Postor ni a persona alguna que no esté directamente vinculada con la Licitación, información alguna concerniente a la calificación del mismo, hasta que el informe del Comité Especial haya sido puesto en conocimiento de dicho Postor.”

ABSOLUCIÓN:

Procede la consulta y sugerencia del postor debiendo modificarse el primer párrafo del numeral 20.1 de las bases como sigue:

“20.1 Presentación de los Requisitos de calificación

Los sobres 1 y 2 serán presentados por los postores en la fecha y hora indicadas para la celebración del acto público de presentación de sobres y apertura del sobre 1”.

14. CONSULTA:

En el numeral 20.2.1.a. se establece la experiencia que deberá acreditar el postor en forma directa o través de sus socios calificados. Consideramos que las certificaciones que sean presentadas deberán mencionar (i) que el contrato se cumplió en su totalidad, (ii) que se ha producido el inicio de operaciones en forma oficial del sistema en su totalidad según los contratos de dicho sistema de transporte, (iii) que se sigue utilizando la solución certificada, (iv) que el sistema tiene por lo menos un año de uso desde el inicio oficial de la operación del sistema, (v) que el postor o cualquiera de sus socios técnicos no ha tenido ningún tipo de conflicto y/o reclamación, controversia, o cualquier otra forma de divergencia que se encuentre vigente o concluida como consecuencia del sistema instalado.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ceñirse a lo establecido en las bases.

15. CONSULTA:

En el numeral 20.3.1.n.c de las Bases se establece que el capital social suscrito y pagado debe tener una participación mínima del socio calificado que no sea menor a 60%. Observamos este literal y consideramos que este requisito deberá ser modificado permitiendo que el mínimo de participación en el capital social suscrito y pagado no sea inferior a 20%.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

16. CONSULTA:

En el numeral **23.7 Suspensión o Cancelación** de las Bases se establece que el Comité Especial podrá suspender o cancelar la Licitación o dejarla sin efecto, en cualquiera de sus etapas, sin que ello implique responsabilidad alguna del Comité Especial ni de la Municipalidad Provincial de Arequipa. Esta decisión es inimpugnable.

Consideramos que esta disposición de las bases es válida, pero deberá precisarse que luego de otorgada la Buena Pro ya no podrá Suspenderse o Cancelarse el Proceso de

Licitación o dejarse sin efecto, respetándose de esta forma el resultado obtenido y protegiendo el derecho del Postor que hubiere resultado ganador de la Buena Pro.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

17. CONSULTA:

Se ha establecido en las Bases, Anexo 14, la Demostración de las solución técnica propuesta por el postor; asimismo, se exige como requisito que luego de haber cumplido con la presentación de los documentos del Sobre 1 se proceda a realizar la demostración respectiva a efectos de poder ser calificado para poder pasar a la apertura del sobre 2.

Observamos esta disposición, toda vez que consideramos que esta etapa de Demostración no es necesaria por lo que proponemos se suprima de las Bases, debido a que si el Sobre 1 contiene la información documentada que acredita el cumplimiento de los requisitos técnicos, realizar una demostración puede ser sustituida por la constatación in situ de una de la o las experiencias acreditadas por el Postor, a elección del Comité Especial. Para estos efectos uno de los miembros del Comité Especial y hasta un asesor del Comité Especial realizará dicha constatación. Los gastos en los que incurra el Comité Especial para esta constatación in situ serán asumidos en su totalidad y en forma previa por el Postor.

La Evaluación que se realice in situ se efectúa con la matriz de evaluación prevista en las Bases en el Anexo 14 destinado para evaluar el módulo de demostración que se proponía instalar en la ciudad de Arequipa.

Consideramos que esta modificación propuesta otorga una forma más efectiva de constatar la experiencia que el Postor ha presentado a través de documentos, puesto que permite verificar el funcionamiento de sistemas en operación, lo cual no se logra con la Demostración al tratarse de un sistema de simulación.

En consecuencia, con la propuesta que realizamos, deberá modificarse el Anexo 14 de las Bases en lo que fuere pertinente.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

18. CONSULTA:

En la Circular 003-2012-MPA-CELCT en la absolución de la Observación 6 se modifica el Anexo 13, incorporando un Plan de Negocios. Dentro de la sección 2 "Descripción del Negocio", se contemplan aspectos tales como: costos (adquisición y operación) y determinación del precio; así como, en la sección 9, se contempla un "Estudio Económico Financiero", que reflejará la propuesta económica.

Requerimos por favor se indique en cuál de los sobres, sobre 1 o 2, debe ser incluido éste Plan de Negocios, considerando que el mismo contiene información asociada tanto a la propuesta técnica como a la propuesta económica.

ABSOLUCIÓN:

El plan de negocio se debe incluir en el sobre N° 2, siendo un instrumento de monitoreo de las propuestas de los postores.

19. CONSULTA:

Con relación a los ANEXOS N° 10A y 10B presentados como parte de la absolución 21 de la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, se indica lo siguiente en relación a la Garantía de Fiel Cumplimiento:

“El pago de esta garantía se hará efectivo dentro de un plazo máximo de 24 horas de su requerimiento de pago y sin necesidad de acto posterior por parte de ustedes, al recibir nosotros un requerimiento por conducto notarial del Comité Especial, manifestando que nuestro cliente [indicar nombre del Concesionario] no han cumplido con cualquiera de las obligaciones que están garantizadas por este documento. El Comité Especial podrá requerir el pago total o parcial de esta garantía.”

Requerimos por favor sea extendido este plazo a un mínimo de 48 horas hábiles, considerando un plazo prudencial de 72 horas hábiles, ya que consideramos un plazo de 24 horas es corto para el perfeccionamiento de un pago, sobre todo si tomamos en cuenta la posibilidad de que el Concesionario mantenga su cuentas bancarias entidades financieras distintas a las utilizadas por el concedente.

ABSOLUCIÓN:

Procede la consulta del postor; procediendo a modificar el segundo párrafo de los anexos 10 A y 10 B como sigue:

“El pago de esta garantía se hará efectivo dentro de un plazo máximo de 48 horas de su requerimiento de pago y sin necesidad de acto posterior por parte de ustedes, al recibir nosotros un requerimiento por conducto notarial de la Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para estos fines, manifestando que nuestro cliente [*indicar nombre del Concesionario*] no han cumplido con cualquiera de las obligaciones que están garantizadas por este documento. La Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para estos fines podrá requerir el pago total o parcial de esta garantía”.

CONSULTAS Y SUGERENCIAS ASOCIADAS AL PROYECTO DE CONTRATO DE CONCESIÓN

20. CONSULTA:

En la Cláusula Tercera del Contrato se establece que el plazo de la Concesión es de 15 años. Se establece además que la etapa preoperativa se inicia desde la fecha de firma del contrato de concesión y tendrá hasta un año de duración a partir de que se suscriba el contrato de concesión de buses.

En ese sentido, nuestra consulta está referida a cuál es la fecha en la que se celebrará el Contrato de Concesión de la Operación de Buses en sus 11 Unidades de Negocio, fecha que no ha sido precisada debido a que la licitación se encuentra aún suspendida y por qué no se nos ha proporcionado el Cronograma maestro de Implementación del Sistema de Transporte de Arequipa.

Asimismo, nuestra consulta está dirigida a que se defina la etapa comprendida entre la fecha de firma del Contrato de Concesión del Componente Tecnológico y la Firma del Contrato de Concesión de la Operación de Buses.

En ese mismo orden de ideas, proponemos que en el Contrato de Concesión se establezca que los gastos operativos del Concesionario en el período previo a la fecha de inicio de

operaciones del sistema sean asumidos en forma directa por el Concedente, efectuando mensualmente el pago al concesionario de los gastos operativos de cada período mensual.

ABSOLUCIÓN:

Considerando que los procesos de licitación de operación de rutas y el presente se encuentran vinculados es que este Comité Especial ha tomado la decisión de suspender el proceso de licitación hasta el 27 de agosto de 2012 a efectos de coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Comité Especial de Licitación de la operación de rutas aspectos técnicos vinculados.

Respecto a los gastos que se realizaran en el período previo a la fecha de inicio de operaciones del sistema serán asumidos en su totalidad por el concesionario.

21. CONSULTA:

En el Contrato se establece la etapa preoperativa y se hace referencia al inicio de esta cuando se suscribe el contrato de concesión de la licitación de operación de buses. Entendemos que en esa etapa preoperativa cuya duración contractual se encuentra prevista en un máximo de un año, se debe realizar la instalación de los equipos de validación y comunicación con los que se equiparán los buses. Sin embargo, ni en el Contrato ni en ningún documento de las bases o sus anexos se ha especificado el plazo de entrega de los buses para su respectivo equipamiento por parte del Concesionario del componente Tecnológico, lo cual puede traer complicaciones contractuales si no se define un cronograma de entrega de buses que permita el respectivo equipamiento durante el año de duración de la etapa preoperativa. En ese sentido, cuál sería ese cronograma de entrega de buses que deberá formar parte del Contrato de Concesión de la Unidad del Componente Tecnológico y de los Contratos de Concesión de la Operación de Buses de cada una de las unidades de negocio.

ABSOLUCIÓN:

Considerando que los procesos de licitación de operación de rutas y el presente se encuentran vinculados es que este Comité Especial ha tomado la decisión de suspender el proceso de licitación hasta el 27 de agosto de 2012 a efectos de coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Comité Especial de Licitación de la operación de rutas aspectos técnicos vinculados.

22. CONSULTA:

En el Contrato de Concesión deberá definirse el plazo de duración de la campaña de difusión de uso de la TISC en el Sistema Integrado de Transporte de Arequipa. La aprobación de este plan de difusión no puede ser considerando como requisito previo para la firma del Contrato de Concesión.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases, específicamente a la absolución N°8 de la Circular N°3.

Y a la absolución de la consulta 31

23. CONSULTA:

En el Contrato de Concesión se establece que todos los gastos del período de reversión estarán a cargo del Concesionario, consideramos que estos gastos deben estar a cargo del Concedente, por lo que proponemos se modifique esta cláusula en el sentido de la consideración expresada.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

24. CONSULTA:

Observamos la Cláusula 4.1.6 referida a las limitaciones de responsabilidad porque consideramos que es un exceso en beneficio del Concedente plantear un tratamiento que no es equitativo respecto del concesionario con referencia a la información que el Concedente le ha entregado en forma oficial en el proceso de licitación.

En ese sentido, observamos esta cláusula y sugerimos sea modificada a efectos de establecer que en el supuesto que la información proporcionada por el Concedente contenga supuestos o hechos que hubieren inducido a error al Concesionario, será responsabilidad del Concedente y por tanto deberá asumir las consecuencias que esto implica.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

25. CONSULTA:

En la Cláusula 4.1.7. referida a la Coexistencia de Concesiones se establece que el CONCESIONARIO y los Socios Calificados declaran y reconocen expresamente que coexisten con la Concesión objeto del presente Contrato, otras concesiones, actuales o futuras, para la operación del Sistema.

Entendemos que al hablar de concesiones coexistentes se refiere a las concesiones de la operación de buses. En todo caso nuestra Consulta en este punto está dirigida para que se nos aclare cuáles son las otras concesiones presentes o futuras que coexisten o coexistirían para la operación del sistema.

ABSOLUCIÓN:

Se debe considerar por ejemplo la concesión de la operación de buses, la concesión de negocios colaterales, la concesión de la infraestructura de propiedad municipal, la concesión de terminales entre otros.

26. CONSULTA:

La Concesionaria del componente tecnológico forma parte del sistema de transporte, puesto que está a cargo de uno de los componentes del sistema; sin embargo, la Cláusula 4.1.8. establece que el CONCESIONARIO declara y reconoce expresamente que el Servicio

constituye parte integrante del Servicio de Transporte de Pasajeros, con todas las consecuencias y efectos legales que tal condición pueda tener sobre la operación que EL CONCESIONARIO realice.

Nuestra Consulta está dirigida en este punto para que en este numeral 4.1.8 del Contrato de Concesión se establezca con claridad que el concesionario sólo asume las consecuencias y efectos legales que se originen en su condición de Concesionario de la URCI y no puede extenderse a la generalidad de ser parte integrante del sistema que brinda el servicio de transporte de pasajeros.

ABSOLUCIÓN:

La cláusula es clara; indica que es parte del sistema integrado de transporte y por tanto brinda un servicio público y que asume todas las consecuencias y efectos legales que tal condición pueda tener sobre la operación que el CONCESIONARIO realice (se entiende que se refiere a los efectos que generen sus acciones u omisiones para el sistema). Por lo que el postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases de licitación.

27. CONSULTA:

En la cláusula Séptima del Contrato referida a las obligaciones del Concedente no se incluye aquella referida a asumir el pago de los costos de energía eléctrica, agua, seguridad y demás servicios.

Sugerimos en este punto que se incluya en la cláusula antes mencionada la obligación por parte del Concedente de asumir con el pago de los gastos derivados del consumo de energía eléctrica, agua, seguridad y otros en los que se incurra por ser el propietario de la infraestructura del sistema.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 87 de la circular Nro. 003-2012-MPA-CELCT.

28. CONSULTA:

El numeral 8.1.9 establece que el Concesionario deberá asumir la pérdida de ingresos producto de fraudes, clonaciones, infiltraciones y suplantaciones en los medios de validación de acceso.

No estamos de acuerdo con esta disposición y sugerimos que el Concesionario sólo podrá asumir dichas pérdidas de ingresos siempre y cuando se originen en actos de omisión y/o negligencia del Concesionario, los cuales deberán ser debidamente demostrados.

ABSOLUCIÓN:

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

29. CONSULTA:

La Clausula 8.1.17 del Contrato deberá modificarse a efectos de establecer que los gastos derivados del consumo de energía eléctrica y demás servicios de las Estaciones, Patios de Intercambio, Patios, Oficinas del Centro de Gestión y Control de Flota del Sistema y

cualquier otra infraestructura del sistema no serán asumidos por el Concesionario, debiendo asumirlas el Concedente.

En el supuesto de persistir el planteamiento contenido en la Cláusula 8.1.17, se propone que el Concesionario asumirá esos gastos, pero se le otorgue el derecho de manejar y obtener ingresos de los negocios colaterales que puedan desarrollarse en las Estaciones.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá tener en cuenta la absolución a la consulta 87 de la circular Nro. 003-2012-MPA-CELCT y considerar que las bases de la presente licitación y el contrato no establecen otorgar al CONCECIONARIO la administración de negocios colaterales dentro del Sistema de Transporte o su infraestructura; por lo que el postor debe ceñirse a lo establecido en las bases.

30. CONSULTA:

En la Cláusula 8.1.18 se establece como obligación del Concesionario proporcionar todos los equipamientos e instalaciones en los Terminales y Estaciones.

Nuestra consulta está dirigida para que se nos precise en forma expresa los equipos e instalaciones que en virtud de esta obligación debemos proporcionar.

ABSOLUCIÓN:

Se encuentra descrito en el anexo 9 de las Bases de Componente Tecnológico

31. CONSULTA:

Respecto de la obligación contenida en el numeral 8.1.19, consideramos que debe limitarse a desarrollar una campaña que no podrá ser mayor a tres meses y deberá desarrollarse en un período de tres meses previos a la fecha de entrada de la operación efectiva.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral 8.1.19 del contrato de concesión quedando como sigue:

“8.1.19 El CONCECIONARIO por su cuenta y riesgo en esta etapa se obliga a realizar y ejecutar un plan de transición y difusión orientado a la implementación del uso de la tarjeta por los potenciales usuarios en la operación del Sistema Integrado de Transporte, en coordinación con EL CONCEDENTE, para tales efectos deberá proponer al CONCEDENTE el presente plan previo a la firma del presente contrato: plan que deberá ser planificado para ejecutarse durante toda la etapa pre-operativa”.

32. CONSULTA:

Respecto del FONDO DE SOSTENIMIENTO DE MEDIOS DE PAGO (FSMO) al que se refiere la Clausula 8.17.1 del Contrato, consideramos que dicho fondo deberá ser suprimido del Contrato.

Debemos considerar que el acceso al sistema sólo será posible si el pasajero tiene saldo en su tarjeta y que el sistema o los concesionarios no pueden asumir ningún tipo de crédito a favor del usuario que no cuente con saldo disponible en su TISC.

Asimismo, consideramos que todo saldo existente en las TISC que no sea utilizado deberá mantenerse en favor del pasajero que es titular de dicha tarjeta, por lo que no podrán estos ingresos destinarse al FSMP o a cualquier otro fin que quiera establecer el concedente o los concesionarios.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases; considerando que para ningún caso alguno de los concesionarios asume crédito sobre el sistema, este un fondo independiente a cualquiera de los concesionarios que se genera para garantizar el sistema de un viaje a crédito, dado que este sistema optimizara el número de puntos de venta externo y es a favor del funcionamiento del sistema como tal.

33. CONSULTA:

En el numeral 13.1.1 referido a la póliza de seguros consideramos que el monto mínimo asegurable es excesivo y que estos montos deberán ser replanteados a efectos de no generar mayores costos operativos al concesionario.

ABSOLUCIÓN:

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

34. CONSULTA:

Con relación a la fluctuación de demanda a la que se refiere la Cláusula 19.2, planteamos la consulta a efectos que se determine cuáles son los límites de los niveles de fluctuación de demanda permitidos de acuerdo con la naturaleza del negocio y el servicio objeto del presente contrato de concesión. Toda vez que si la fluctuación excede de dichos límites, se entendería que el Concedente tendría que establecer los mecanismos de compensación en favor del concesionario afectado.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar que la demanda considerada en el modelo financiero al que puede acceder en la sala de datos son datos referenciales; por lo que de existir desequilibrios se han planteado los mecanismos de ajuste contenidos en el anexo 6 del contrato de concesión.

35. CONSULTA:

En la Circular 003-2012-MPA-CELCT en la absolución de la Observación 27 se establece un pago al operador de Asistencia Técnica no superior al 0.5% de los ingresos del Sistema. La presente consulta está dirigida a efectos de determinar en qué consiste este servicio de Asistencia Técnica, cuáles son los alcances, responsabilidades, limitaciones de la o las personas que lo prestarán, cuál será la forma de contratación de este servicio, que servicios en concreto y beneficios tiene este servicio a favor del sistema y de los concesionarios, que entidad o área de la Municipalidad estará a cargo de su contratación, la duración de este servicio y todo cualquier otro acto relacionado con este concepto.

ABSOLUCIÓN:

El postor puede acceder al área de datos y revisar el contrato de asistencia técnica para conocer sus alcances.

36. CONSULTA:

Considerando el valor del pasaje promedio actual en la ciudad de Arequipa que es S/. 0.80, al aplicar las bandas de tarifa fija y variable, resulta que ni el límite superior ni el inferior considerados en la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, observación 27, remuneración a operadores complementarios, pago al Operador Tecnológico en el período S, se cumplen. En consecuencia, las bases deben establecer el valor del pasaje mínimo que deberá cobrarse y por lo tanto asumirse en los modelos financieros, para que se puedan cumplir las bandas de 13.232% y 15.544% de remuneración al Operador Tecnológico.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar que la demanda y el valor promedio de pasaje considerado en el modelo financiero al que puede acceder en la sala de datos son datos referenciales; por lo que de existir desequilibrios se han planteado los mecanismos de ajuste contenidos en el anexo 6 del contrato de concesión.

37. CONSULTA:

En el Anexo 9 del proyecto de modelo de contrato se especifica que “El CONCESIONARIO deberá suministrar a cada Concesionario operador de Transporte dos terminales de consulta de la aplicación cartográfica del sistema de Control y Gestión de flota.” Proponemos éste párrafo sea redactado de la siguiente manera:

“El CONCESIONARIO deberá suministrar un total de **xx** terminales de consulta de la aplicación cartográfica del sistema de Control y Gestión de flota, siendo esto equivalente al suministro de dos (2) terminales por cada Concesionario operador de Transporte.”

Representando en el párrafo anterior “**xx**” el número total de terminales de consulta para los concesionarios operadores de transporte que prestarán servicio para el Sistema Integrado de Transporte de Arequipa.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

38. CONSULTA:

En la Circular N° 004-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 13, se especifica “iv. Hacer entrega sin costo alguno al CONCEDENTE un lote de 1.000.000 (un millón) de tarjetas, permitiendo cubrir de forma personalizada al 100% de la zona de influencia del Sistema”. Por favor requerimos se especifique si las tarjetas serán entregadas por el Concesionario al Concedente para su distribución por parte del Concedente y, adicionalmente por favor requerimos se explique mejor la frase “cubrir de forma personalizada al 100% de la zona de influencia del Sistema”.

ABSOLUCIÓN:

Las tarjetas serán entregadas por el Concesionario al Concedente para su distribución por parte del Concedente con apoyo logístico del concesionario cubrir de forma personalizada al 100% de la zona de influencia del Sistema, quiere decir que estas deben ser a personas que vivan en estas zonas y las cuales les serán registradas sus datos personales.

CONSULTAS Y SUGERENCIAS ASOCIADAS A INFORMACIÓN TÉCNICA Y DE OPERACIÓN

39. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, observación 7, se expresa la definición de "Operación Efectiva" como:

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

Por favor requerimos se nos confirme la siguiente información asociada al inicio de la Operación Efectiva del Servicio:

- a. ¿Con cuál porcentaje de la flota se estima iniciar la fase de Operación Efectiva?
- b. ¿Cuántos buses de ésta flota serán troncales, cuantos alimentadores nuevos y cuantos alimentadores usados al momento del inicio de la Operación Efectiva?
- c. En caso que la Operación Efectiva no sea iniciada con el 100% de la flota, ¿Cómo se irá incorporando el resto de la misma a la operación del servicio? En éste caso por favor requerimos se forme parte de las bases el cronograma estimado y plan de entrega de buses al operador tecnológico para su adecuación e incorporación a la flota.

ABSOLUCIÓN:

- a) Se estima trabajar con el 100% de la flota, en el caso de hablar de vehículos nuevos. También existe una operación efectiva con buses nuevos y buses actualmente en circulación, siempre y cuando estos últimos sean del tipo Microbús y tengan la antigüedad permisible según el D.S. 017-2009-MTC
- b) La cantidad de buses nuevos y usados está en función a la propuesta de renovación de flota dada por el postor. El postor puede empezar la operación efectiva con un mínimo del 40% de flota nueva en su unidad de negocio, el porcentaje faltante lo completará con buses actuales y a través de una equivalencia vehicular para cubrir las plazas ofertadas según los datos operacionales de cada unidad de negocio.
- c) Existe un cronograma de renovación de flota donde el postor propone como empezará la operación efectiva. Puede proponer empezar con el 100% de la flota nueva ó puede hacer una combinación de flota nueva más flota antigua. Para el caso que el postor quiera incorporar flota antigua, se le pide que establezca, en un lapso de 4 años, el porcentaje de flota nueva por año hasta llegar al 100%. El porcentaje mínimo de flota para el primer año es del 40%. los cuatro años se inician al inicio de la operación efectiva.

40. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, observación 8, se establece que "La Etapa Pre-operativa tendrá una duración de un (01) año, a partir de la suscripción del contrato

concesión de operación de buses...”, para poder establecer un dimensionamiento y planificación adecuada requerimos por favor sea suministrado el cronograma correspondiente a la Concesión de Operación de Buses.

ABSOLUCIÓN:

Considerando que los procesos de licitación de operación de rutas y el presente se encuentran vinculados es que este Comité Especial ha tomado la decisión de suspender el proceso de licitación hasta el 27 de agosto de 2012 a efectos de coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Comité Especial de Licitación de la operación de rutas aspectos técnicos vinculados.

41. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, observación 8, se establece que “Se considerará iniciada la Etapa de Operación Efectiva, a partir de la fecha que ha sido determinada por EL CONCEDENTE para que el CONCESIONARIO inicie la operación del URCI en el SIT, bajo las condiciones técnicas, económicas y operacionales previstas en el presente Contrato de Concesión previo el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente contrato...”. Por favor requerimos sea informado los tiempos estimados previstos para el suministro de buses para su equipamiento técnico antes del inicio de la Operación Efectiva.

ABSOLUCIÓN:

Considerando que los procesos de licitación de operación de rutas y el presente se encuentran vinculados es que este Comité Especial ha tomado la decisión de suspender el proceso de licitación hasta el 27 de agosto de 2012 a efectos de coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Comité Especial de Licitación de la operación de rutas aspectos técnicos vinculados.

42. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, observación 10, donde en su absolución, en relación a la preocupación que los buses de la concesión no forman parte de los bienes de la concesión, pudiendo ser objeto de transferencia o gravamen los equipos instalados por el concesionario de la operación tecnológica dichos equipos, indican que harían “...llegar la consulta al Comité Especial de licitación de la operación de buses a fin de puedan confirmarnos si los buses son considerados como bienes de la concesión.”. Por favor requerimos nos sea informado los mecanismos acordados para regular y garantizar la integridad e intangibilidad de los equipos a ser instalados en los buses que se van a utilizar para el servicio de transporte de pasajeros.

ABSOLUCIÓN:

Considerando que los procesos de licitación de operación de rutas y el presente se encuentran vinculados es que este Comité Especial ha tomado la decisión de suspender el proceso de licitación hasta el 27 de agosto de 2012 a efectos de coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Comité Especial de Licitación de la operación de rutas aspectos técnicos vinculados.

43. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, observación 15, se indica que el ajuste a la tarifa técnica es **trimestral**, mientras que en la absolución a la observación 27, aparece bajo la definición de TARIFA TÉCNICA: “La tarifa técnica de operación (TT), será calculada de manera **semestral**...” Adicionalmente, en la respuesta a la pregunta “¿Puede confirmar que se debe reemplazar “semestral” por semanal? Se colocó “La tarifa técnica del sistema Integrado de Transporte serán revisadas cada periodo **trimestral** y de proceder algún ajuste, este procederá a realizar las actualizaciones de pago a los concesionarios de acuerdo a los mecanismos establecidos.”

Por favor requerimos sea aclarado el período de ajuste de la Tarifa Técnica, además de la homologación del término “Tarifa Técnica” a efecto de mantener el mismo concepto en las bases, anexos, apéndices y demás comunicaciones objeto del presente proceso licitatorio.

ABSOLUCIÓN:

Procede la consulta del postor; por lo que se procederá a modificar lo referente a actualización semestral o trimestral de la tarifa técnica del sistema por la actualización mensual considerando la emisión de la información estadística oficial de las principales variables del modelo.

44. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, observación 20, y considerando las siguientes definiciones:

- **Integración física** como la infraestructura que permite a los pasajeros hacer la transferencia entre rutas de autobús y otros modos de transporte
- **Integración operacional** como la coordinación de horarios o frecuencias
- **Integración tarifaria** como el pago de una tarifa única o tarifas reducidas por servicios combinados

Por favor requerimos sea explicado y el concepto de “Paraderos de Integración Virtual”.

ABSOLUCIÓN:

Los paraderos de Integración Virtual son aquella infraestructura que permite realizar el Intercambio de pasajeros entre distintos tipos de servicios (Alimentadores – Troncales - Estructurantes) sin la definición de una “zona paga” segregada, dado que el beneficio tarifario es otorgado al usuario a través del uso de la tarjeta.

45. CONSULTA:

Con relación a los ANEXOS N° 10A y 10B presentados como parte de la absolución 21 de la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, se indica lo siguiente en relación a la Garantía de Fiel Cumplimiento:

“El pago de esta garantía se hará efectivo dentro de un plazo máximo de 24 horas de su requerimiento de pago y sin necesidad de acto posterior por parte de ustedes, al recibir nosotros un requerimiento por conducto notarial del Comité Especial, manifestando que nuestro cliente [indicar nombre del Concesionario] no han cumplido con cualquiera de las obligaciones que están garantizadas por este documento. El Comité Especial podrá requerir el pago total o parcial de esta garantía.”

Requerimos por favor sea extendido este plazo a un mínimo de 48 horas hábiles, considerando un plazo prudencial de 72 horas hábiles, ya que consideramos un plazo de 24 horas es corto para el perfeccionamiento de un pago, sobre todo si tomamos en cuenta la posibilidad de que el Concesionario mantenga su cuentas bancarias entidades financieras distintas a las utilizadas por el concedente.

ABSOLUCIÓN:

Procede la consulta del postor; procediendo a modificar el segundo párrafo de los anexos 10 A y 10B como sigue:

“El pago de esta garantía se hará efectivo dentro de un plazo máximo de 48 horas de su requerimiento de pago y sin necesidad de acto posterior por parte de ustedes, al recibir nosotros un requerimiento por conducto notarial de la Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para estos fines, manifestando que nuestro cliente *[indicar nombre del Concesionario]* no han cumplido con cualquiera de las obligaciones que están garantizadas por este documento. La Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para estos fines podrá requerir el pago total o parcial de esta garantía”.

46. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 26, por favor requerimos sea especificada la siguiente información:

- a) ¿Cuántos de los 1675 buses son buses nuevos?
- b) ¿Cuántos de los 1675 buses tienen una antigüedad máxima de tres años?
- c) ¿A qué se refiere con “expendedoras en cada estación”, son puntos de venta autoasistidos o son taquillas con operadores a cargo?
 - .- En caso de ser puntos de ventas autoasistidos, favor especificar cuántas son requeridas por tipo de estación.
 - .- En caso de ser taquillas con operadores a cargo, favor especificar cuántas son requeridas por tipo de estación.
- d) En caso de que “expendedoras en cada estación” se refiera específicamente a puntos de ventas autoasistidos, pedimos especificar cuantas taquillas con operadores serán necesarias por tipo de estación.
- e) ¿A qué se refieren con puntos de venta externos en las terminales? ¿Son puntos de venta autoasistidos o taquillas con operadores a cargo?
 - .- En caso de referirse a ambas, favor especificar cuántas son de cada tipo, por cada estación.
- f) En la absolución indicada especifican lo siguiente;

Torniquetes de entrada en estaciones	107
Torniquetes de Salida en estaciones	155
Torniquetes Discapacitados	30
Torniquetes Discapacitados Combo	17

Favor especificar cómo tienen estimada la distribución de éstas cantidades por estación

ABSOLUCIÓN:

- a) ¿Cuántos de los 1675 buses son buses nuevos?

El porcentaje mínimo de buses nuevos al inicio de la operación sería el 40% de la flota de buses alimentadores y estructurantes (631 buses), más el 100% de los buses articulados (96 buses) aproximadamente.

- b) ¿Cuántos de los 1675 buses tienen una antigüedad máxima de tres años?
Estos datos se conocerían cuando se presente el plan de renovación de flota propuesta por el postor en el proceso de licitación de la operación de buses.
- c) Se refiere a puntos de ventas autoasistidos.
- d) Ninguna.
- e) Ambas en número de mínimo 4 por acceso al terminal.
- f) Las cantidades de torniquetes se han estimado considerando dos accesos por estación, y asimismo el ancho de plataforma, el cual definido en función a los estudios de flujos de pasajeros por estación. Para mayor detalle recurrir a la sala de datos.

47. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 27, se define TC_{ijk} , como la “**Tarifa** según la Categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado”. Sin embargo, en la fórmula de Pago al Operador Tecnológico, la misma se define como “**Tarifa Técnica** según la Categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado.” Por favor requerimos sea aclarada la siguiente información:

- a) Favor homologar los términos y especificar si existe en efecto alguna diferencia entre las definiciones, especificando si se refiere a la Tarifa o a la Tarifa Técnica
- b) Por favor indicar las diferencias entre TT_{sit_s} y TC_{ijk} y el proceso de cálculo de la TC_{ijk}
- c) Por favor especificar cuál es la proporción diferencial entre la Tarifa Técnica y Tarifa del Usuario, ya que la misma se requiere a efectos de cálculos y simulaciones.

ABSOLUCIÓN:

a)
 TT: Tarifa técnica
 TC: tarifa técnica según categoría
 Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar, exonerados.

b) la formulación es representada de la siguiente manera

$$TC_s = TT_s * (1 + r)$$

TC: tarifa técnica según categoría
 r : Factor de actualización

El proceso de cálculo se realiza determinando la tarifa técnica por número de viajes; a partir de allí en base a los factores remunerativos previstos. (Adulto 100% de la tarifa, Estudiante 80% de la tarifa, Escolar 50% de la tarifa, exonerados 0% de la tarifa.)

c) Teniendo en cuenta que

$$TT_{sit_s} = \frac{TE_{sit_{s-1}}}{TVV_{sit_{s-1}}}$$

Procede a calcularse la tarifa técnica según categoría cuyo único objetivo es alcanzar el flujo de ingresos necesarios para mantener equilibrado y sostenible el Sistema Integrado de Transportes.

Bajo este concepto presentamos en ejemplo

Categoría	Proporción tarifa	TT	TC
-----------	-------------------	----	----

TC Adulto	100%	1.0000	1.0687
TC Universitario	80%	1.0000	0.8549
TC Escolar	50%	1.0000	0.5343
TC exonerados	0%	1.0000	0.0000

48. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 27, en el aparte asociado a “Pagos al Operador Tecnológico”, se especifica por categoría lo siguiente:

“**Categoría**=Adulto 100% del factor licitado, Estudiante 80% del factor licitado, Escolar 50% del factor licitado”

Por favor requerimos se especifiquen los siguientes puntos:

- Por favor requerimos se indique estadísticamente cuál es la distribución porcentual de los viajes por Categoría; es decir, el porcentaje estadístico asociado a Adultos, Estudiantes y Escolares.
- ¿Qué diferencia conceptual existe entre Estudiantes y Escolares?
- Por favor confirmar que éstas son todas las categorías que deben considerarse a efectos del presente proceso licitatorio.

ABSOLUCIÓN:

a) las categorías de viaje están distribuida de la siguiente manera, según información estadística censal referencial:

Viajes adultos	81.750%
Viajes estudiantes universitarios	10.250%
Viajes estudiantes escolares	7.250%
Exonerados (bomberos, policías y acreditados)	0.750%

b) la diferencia 1 es que son estudiantes universitarios y los segundos son estudiantes escolares o provenientes de escuelas básicas regulares (primaria y secundaria)

c) en efecto las categorías que se describen en el punto a son todas las que se consideran en el presente proceso de licitación en base a los términos y condiciones descritos en las bases y el contrato de licitación.

49. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 27, en el aparte asociado a “Mecanismo de Ajuste”, se especifica lo siguiente:

“Factor de ajuste sobre el pago por pasajero Pp

$$Pps = \Delta Pps + Pps-1$$

$$\Delta Pps = (TC_{ijks} - T_{cijks-1}) * [(0.3722 + 0.3477 * (IPPM_s / IPPM_{s-1}) + 0.2801 * (S_s / S_{s-1})) - 1] / Pp_{s-1}$$

Pps: Factor Fijo o Precio por Pasajero remunerado al Operador Tecnológico, Sistema de Recaudo y Control de Flota e Información al Usuario.

Δ Pps: Variación o actualización del Factor Fijo o Precio por Pasajero remunerado al Operador Tecnológico.

TC_{ijks} : Tarifa Técnica según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje inicial del periodo S.

$T_{cijks-1}$: Tarifa Técnica según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje inicial del periodo anterior.

0.3477: Ponderador del índice de precios al por mayor en el crecimiento de los costo de operación y mantenimiento.

0.2801: Ponderador del costo de personal en el crecimiento del costo de recaudo

0.3722: Parámetro de ajuste a la unidad que involucra la inversión y reinversiones, capital de trabajo, servicio de deuda, etc., de la estructura de costos de la operación.

Índices de Actualización:

IPPM_s: Índice de Precios al por Mayor publicada por el Instituto de Estadística e Informática del Perú para la semana inmediatamente anterior a la fecha de actualización del costo.

S_s : Salario Nominal publicada por el Instituto de Estadística e Informática del Perú para la semana inmediatamente anterior a la fecha de actualización del costo

S: Semana de Operación (si s=0, corresponde a la fecha de presentación de la propuesta)

s-1: Una semana antes de la semana inmediatamente anterior a la fecha de actualización del costo”

De las formulas indicadas, se puede determinar que el factor de ajuste está dejando 37.22% de la “estructura” sin escalación. Según los parámetros el ponderador de 0.3722 representa “Parámetro de ajuste a la unidad que involucra la inversión y reinversiones, capital de trabajo, servicio de deuda, etc., de la estructura de costos de la operación”.

Si bien inversión inicial y servicio de deuda se podrían considerar como fijos, los componentes de reinversión y capital de trabajo si sufren cambios a través del tiempo. La reinversión, y más considerando los equipos objeto de la presente licitación, además de la variación de precios internacionales tienen un componente de riesgo de devaluación de moneda. El capital de trabajo, dado que es un derivado de la operación y administración de negocio, también sufre impactos inflacionarios, asumiendo que las políticas de capital de trabajo se mantienen constantes en el tiempo, el hecho de las variaciones y escalaciones sufridas por ingresos y egresos afectan directamente el valor del capital de trabajo por lo que no se puede asumir que no sea ajustable.

En virtud de lo anteriormente descrito, consideramos que no existen garantías de que la estructura de costos reflejada en la fórmula sea adecuada para reflejar la estructura de costos del Concesionario, por lo que consideramos que la misma debe ser revisada y replanteada al momento de publicarse las bases integradas del proceso licitatorio.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

50. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 28, CAPÍTULO III: DE LAS PENALIDADES Y MULTAS, numeral 1.8 se indica que “ Si “EL CONCESIONARIO” no cumpliera con cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato relacionados con el suministro, instalación y adecuación de los equipos y la infraestructura del sistema de

recaudo, diferentes de las que se han mencionado de manera individual en numerales anteriores de la presente cláusula, se harán exigibles penalidades diarias, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida, por un valor no menor equivalente al valor de 500 pasajes ni mayor al equivalente del valor de 10,000 pasajes, mientras subsista el incumplimiento hasta un máximo de 100 días; EL CONCEDENTE en su calidad de gestor del Sistema, graduará a su juicio, con notificación previa al CONCESIONARIO, el monto de la sanción causada, teniendo en cuenta la gravedad de la infracción, su incidencia en la adecuada prestación del servicio público de transporte del SISTEMA INTEGRADO, y el grado de compromiso en que se encuentre o se haya encontrado”

Consideramos que éste numeral no especifica cuáles son los requisitos, obligaciones y responsabilidades diferentes a las mencionadas en los numerales anteriores, por lo que consideramos que, a efectos de asegurar las faltas objeto de penalidades durante la vigencia de la concesión, éste numeral debe especificar exactamente cuáles son los requisitos, obligaciones y/o responsabilidades, con el respectivo valor de la penalidad o, en su defecto debe ser eliminado, manteniéndose las penalidades especificadas en los numerales anteriores.

ABSOLUCIÓN:

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

51. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 55, por favor requerimos sean especificada la siguiente información:

- a) ¿Cuál es la diferencia entre “Equipo de voz y audio” y “Equipo de comunicación de voz”? Favor detallar a que se refiere y el uso especificado para cada uno.
- b) Favor confirmar, si al referirse a “Terminal de datos”, se refiere igualmente a “Consola del conductor”
- c) ¿Exactamente cuál es la diferencia entre un Bus Alimentador Complementario “Reemplazado”, y qué significa un Bus Alimentador Complementario “por ser Reemplazado”? ¿Cuál es la diferencia de términos y funcionamiento? ¿Cuánto tiempo se estima transcurra para cambiar de estatus y de qué depende que este ocurra?
- d) Favor especificar la cantidad de contadores de pasajeros necesarios para cada uno de los tipos de buses.
- e) Favor especificar la cantidad de paneles de texto necesarios para cada uno de los tipos de buses.

ABSOLUCIÓN:

- a) Equipo de voz y audio es para comunicación del chofer con sus pasajeros, equipo de comunicación de voz es para el chofer con el Centro de Control.
- b) Es correcto
- c) Reemplazado, Bus nuevo con todo su equipamiento, Bus por reemplazar bus en circulación (antiguo) donde se instalara un equipamiento minino.
- d) 1 contador por la parte trasera del Bus alimentador
- e) Informativos de paradas 2 para el Troncal 1 para alimentador
Informativos de Ruta 3 Troncal 2 Alimentador

52. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 77, al referirse a “las herramientas de apoyo para el control de flota cuyo suministro será responsabilidad del concesionario (Herramientas para la programación de flota y herramientas de reportes de operación)” por favor requerimos se confirme que el Concesionario tiene entre sus responsabilidades el equipamiento del Centro de Control de Operaciones, mientras que el personal operativo a cargo del mismo, es responsabilidad del CONCEDENTE

ABSOLUCIÓN:

El suministro y operación es por cuenta del concesionario

53. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 84, se indica que “Los puntos de atención al usuario dentro de la infraestructura del Sistema serán ubicados en los terminales de cabecera y estaciones de intercambio”, requerimos por favor se especifique la siguiente información:

- a) ¿Cuántos Puntos de Atención al Cliente serían en total?
- b) ¿Cuántas estaciones de intercambio se deberán considerar para la solución?
- c) ¿Qué tipos de servicios se prestarán en estos Puntos de Atención al Usuario?
- d) ¿Se está considerando algún personal especial para la atención de éstos Puntos de Atención al Usuario?

ABSOLUCIÓN:

- a) Un mínimo de 7. Dos por cada estación Terminal, uno en el Centro de Control y uno en cada una de las sedes de la Municipalidad de Arequipa.
- b) Las Estaciones de Intercambio fuera de las Terminales son 22 y no considerarán Puntos de Información al usuario a menos que se den mas adelante las condiciones físico necesario para la implementación de un nuevo PAC.
- c) En los PAC se brindara información al usuario, sobre el funcionamiento del Sistema Integrado de Transportes, Uso de la tarjeta y el Sistema Integrado de Recaudo. Asimismo se brindará atención al usuario en materia de, personalización de Tarjetas, frecuencia, horas y conexiones de los distintos servicios de transporte.
- d) Mínimamente deberá contarse con una persona en cada PAC, el incremento dicho requerimiento se hará en función a la demanda de dichos servicios en cada PAC.

54. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 86, se expresa lo siguiente:

“La determinación correcta es soles por pasajero, la representación porcentual respecto al valor referencial es solo con fines de cuantificación de la puntuación obtenida”.

Por favor requerimos sea explicada mejor a que se refieren con “la representación porcentual respecto al valor referencial, es solo con fines de cuantificación de la puntuación obtenida”.

Adicionalmente, solicitamos indicar si el postor deberá especificar el Factor fijo del precio por pasajero, como el porcentaje que representa del valor referencial, en lugar de expresarlo en

nuevos soles. A estos efectos, por favor indicar cuál es el valor referencial que debe ser considerado para ello.

A efectos de ilustrar mejor el planteamiento, por favor indicar si, en caso que el postor desee ofertar el máximo valor correspondiente al Factor Fijo, es decir 0.1328 Nuevos Soles; ¿debe el postor colocar en el Modelo de Carta De Presentación de Propuesta Económica, 100%?

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 58.

55. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 87, se indica que “el CONCEDENTE entregará durante el periodo de la concesión al CONCESIONARIO, la Infraestructura básica necesaria (bienes inmuebles). Aproximadamente 1 Área de oficina en cada uno de los Terminales y Patios Norte y Sur, y 1 Área para la implementación del Centro de Control (Instalaciones de la MPA en la esquina de Venezuela con Alcides Carrión). Dicha entrega no incluirá, equipamiento, mobiliario ni equipos para su operación.”.

Por favor solicitamos se especifique que “El CONCEDENTE entregará durante el periodo de la concesión al CONCESIONARIO, la Infraestructura básica necesaria (bienes inmuebles). Aproximadamente 1 Área de oficina en cada uno de los Terminales y Patios Norte y Sur, y 1 Área para la implementación del Centro de Control (Instalaciones de la MPA en la esquina de Venezuela con Alcides Carrión). Dicha entrega no incluirá, equipamiento, mobiliario ni equipos para su operación y será el Concedente quien asumirá los gastos asociados a Electricidad, agua, seguridad y demás gastos recurrentes”.

Adicionalmente, por favor requerimos se confirme que el concedente proporcionará al concesionario la siguiente infraestructura:

- Infraestructura para la colocación del Centro de Control de Recaudo y su respectivo Centro de Datos.

.- Infraestructura para la colocación del Centro de Control de la Operación y su respectivo Centro de Datos.

.- Infraestructura para la colocación de todos los centro de atención al cliente.

.- Infraestructura para la colocación del centro de asistencia técnica y el taller de mantenimiento.

.- Oficina principal para la Gerencia del Proyecto y recursos administrativos del Concesionario.

Igualmente requerimos conocer cuáles serán las dimensiones de estos espacios suministrados por el Concedente.

ABSOLUCIÓN:

Se especifica lo siguiente:

1. El CONCEDENTE entregará durante el periodo de la concesión al CONCESIONARIO, la Infraestructura básica necesaria (bienes inmuebles). Aproximadamente 1 Área de oficina en cada uno de los Terminales y Patios Norte y Sur, y 1 Área para la implementación del Centro de Control (Instalaciones de la MPA en la esquina de Venezuela con Alcides Carrión). Dicha entrega no incluirá, equipamiento, mobiliario ni equipos para su operación.
2. El Concedente entregará al concesionario la siguiente infraestructura:
 - Infraestructura para la colocación del Centro de Control de Recaudo y su respectivo Centro de Datos.

- .- Infraestructura para la colocación del Centro de Control de la Operación y su respectivo Centro de Datos.
 - .- Infraestructura para la colocación de todos los centro de atención al cliente.
3. Respecto a las dimensiones de los espacios suministrados por el concedente el postor podrá hacer uso de la sala de datos.

56. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 97, se define el término multiaplicación como:

“Multiaplicación: La tarjeta inteligente sin contacto se utilizará principalmente como medio de pago de tarifas del SISTEMA INTEGRADO, aunque se podrá utilizar con otras aplicaciones adicionales que se definan. Las aplicaciones adicionales serán definidas por **EL CONCEDENTE”**.

Proponemos el mismo sea redactado de la siguiente manera:

“Multiaplicación: La tarjeta inteligente sin contacto se utilizará principalmente como medio de pago de tarifas del SISTEMA INTEGRADO, aunque se podrá utilizar con otras aplicaciones adicionales que se definan considerando la capacidad de la memoria de la tarjeta, especificada en 1K. Las aplicaciones adicionales serán definidas por **EL CONCEDENTE”**.

ABSOLUCIÓN:

Se considera la consulta y observación del postor por lo que se procede a modificar como sigue:

“Multiaplicación: La tarjeta inteligente sin contacto se utilizará principalmente como medio de pago de tarifas del SISTEMA INTEGRADO, aunque se podrá utilizar con otras aplicaciones adicionales que se definan considerando la capacidad de la memoria de la tarjeta, especificada en 1K. Las aplicaciones adicionales serán definidas por **EL CONCEDENTE”**.

57. CONSULTA:

En la Circular N° 003-2012-MPA-CELCT, en referencia a la absolución de la observación 100, se indica que “Cuando el saldo de la tarjeta sea 0 debe permitir un viaje (validación) a ser cobrada en la próxima recarga”.

En el anexo 9 del modelo de proyecto de contrato de las bases, numeral 2.2.1 “Equipo de Cobro a bordo de los buses Alimentadores y Estructurantes” se especifica que el mismo “Debe permitir el pago de más de un viaje a través de la consola del operador”.

Por favor requerimos se especifique mejor cuál es la expectativa de funcionamiento de éste equipo, considerando la integración de la misma con la validación de la tarjeta y con la funcionalidad de Anti-Pass back que se describe en la página 203 en el numeral 19 de las bases.

Adicionalmente, por favor indicar cuál es el rol esperado del conductor en la implementación de esta funcionalidad, ya que uno de los objetivos de la implementación del pago con tarjeta es que el conductor no controle el pago y/o crédito del pasaje de los pasajeros validados.

ABSOLUCIÓN:

La integración de la misma con la validación de la tarjeta y con la funcionalidad de Anti-Pass back, permitirá una validación mas cuando compruebe el saldo insuficiente para el pasaje.

58. CONSULTA:

Como **Observación 2** en la primera ronda de consultas, se hicieron preguntas sobre varios aspectos del formulario 1 del Anexo 8 de las Bases. En su absolución todos los puntos fueron contestados menos uno. Considerando la importancia de este documento, ya que se trata de la propuesta comercial, éste no puede estar sujeta a interpretaciones y/o imprecisiones Por lo tanto, hacemos el siguiente requerimiento:

¿La tabla de precios precisa que Pp se expresa en % cuando se trata de un monto o valor, por lo tanto suponemos que se trata un error que tiene que ser corregido?

Favor de confirmar que la tabla del documento debería ser:

	Valor expresado en letras	Valor expresado en números
Valor del Porcentaje de Recaudación (Pr) (Expresado en %)		
Valor del Precio por Pasajero Transportado (Pp) (Expresado en nuevos soles con tres decimales)		

ABSOLUCIÓN:

Para la presentación de la propuesta presentar cualquiera de los dos esquemas presentados, para mejor comprensión presentamos el siguiente cuadro que presenta 3 escenarios de presentación (en ningún caso es obligatorio que el valor % de recaudación sea idéntico al valor precio por pasajero):

CASO 1: 100% del valor referencial	Factor Mínimo	Factor Máximo	Valor expresado en letras	Valor expresado en números
Valor del Porcentaje de Recaudación (Pr)	3.60%	4.50%		4.500% ó
(Expresado en %)	80.0%	100%	Cien por ciento del valor referencial máximo	100.000%
Valor del Precio por Pasajero Transportado (Pp)	0.1062	0.1328		0.1328 ó
(Expresado en nuevos soles con tres decimales)	80.0%	100%	Cien por ciento del valor referencial máximo	100.000%

CASO 2: 80% del valor referencial	Factor Mínimo	Factor Máximo	Valor expresado en letras	Valor expresado en números
Valor del Porcentaje de	3.60%	4.50%		3.600% ó

Recaudación (Pr)				
(Expresado en %)	80.0%	100%	Ochenta por ciento del valor referencial máximo	80.000%
Valor del Precio por Pasajero Transportado (Pp)	0.1062	0.1328		0.10624 ó
<u>(Expresado en nuevos soles con tres decimales)</u>	80.0%	100%	Ochenta por ciento del valor referencial máximo	80.000%

CASO 3: 95% del valor referencial	Factor Mínimo	Factor Máximo	Valor expresado en letras	Valor expresado en números
Valor del Porcentaje de Recaudación (Pr)	3.60%	4.50%		4.275% ó
(Expresado en %)	80.0%	100%	Noventa y cinco por ciento del valor referencial máximo	95.000%
Valor del Precio por Pasajero Transportado (Pp)	0.1062	0.1328		0.12616 ó
<u>(Expresado en nuevos soles con tres decimales)</u>	80.0%	100%	Noventa y cinco por ciento del valor referencial máximo	95.000%

59. CONSULTA:

Como **Observación 5** en la primera ronda de consultas, se señaló que las limitaciones de responsabilidad contenidas en los numerales 17.2, 17.3 y 17.4 de las Bases, y el numeral 4.1.6 de la Cláusula Cuarta del Contrato de Concesión, referentes a la presentación de información falsa o inexacta por parte del Concedente son nulas cuando se actúa con dolo o culpa inexcusable, de acuerdo con el Artículo 1986 del Código Civil, que señala expresamente que “son nulos los convenios que excluyan o limiten anticipadamente la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable”.

Adicionalmente, existe un trato inequitativo entre las partes, pues el Concesionario si es responsable por la información que presenta dentro del proceso de licitación, lo que atenta contra el Principio de Equidad en las contrataciones públicas recogido en el literal I) del Artículo 4 de la Ley de Contrataciones del Estado aprobada por Decreto Legislativo N° 1017, que señala que los proceso de contratación pública se rigen por varios principios entre los cuales se encuentra el Principio de Equidad, según el cual *“las prestaciones y derechos de las partes deberán guardar una razonable relación de equivalencia y proporcionalidad, sin perjuicio de las facultades que corresponden al Estado en la gestión del interés general”*.

En este sentido reiterando la consulta formulada en la primera ronda de consultas, solicitamos que las partes asuman el mismo grado de responsabilidad por la presentación de información dentro del proceso de licitación, y que, adicionalmente se incorpore una referencia a la imposibilidad de limitar la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable, de acuerdo con las disposiciones del Código Civil.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar la absolución de la consulta nueve.

60. CONSULTA:

Como **Observación 6** en la primera ronda de consultas, se solicitó precisar cuáles son los criterios y que documentos serán requeridos para la verificación de consistencia entre la propuesta técnica con la propuesta económica y el Anexo 13.

Como absolución de esta observación se incorporó al Anexo 13 un Plan de Negocios en el cual se combinan datos técnicos y económicos.

Sin embargo, es importante resaltar el hecho que la propuesta técnica es parte del Sobre N°1 que será abierto antes del Sobre N°2 que contendrá la propuesta económica.

Por esta razón, consideramos que el Anexo N°13 no debería contener información económica, como por ejemplo, un modelo económico, que incluya proyecciones de ingresos, directamente relacionadas con los valores licitados en la propuesta económica contenida en el Sobre N°2.

En este sentido, solicitamos precisar cuáles son los criterios y que documentos serán requeridos para la verificación de consistencia entre la propuesta técnica con la propuesta económica y el Anexo 13; y que en lo demás se mantenga el texto del Anexo 13 contenido en las Bases iniciales.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar el numeral 22.2 de las bases debiendo considerarse lo siguiente:

“22.2 Contenido del Sobre N° 2

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.

Todas las Propuestas Económicas deberán permanecer vigentes, a los efectos de su aceptación por el Comité Especial, salvo disposición en contrario.

El Postor Calificado deberá especificar su Propuesta Económica expresada en números y en letras, debiendo incluir por lo menos tres decimales. En caso de discrepancia entre las cantidades expresadas en números y en letras prevalecerá la cantidad en letras.

Las Propuestas Económicas que no observen estas reglas no serán consideradas válidas para la Licitación, por lo que serán descalificadas y devueltas a los Postores.

El Sobre dos debe contener:

- a) La Carta de Presentación de la Propuesta Económica del Postor Calificado deberá estar contenida en el Sobre N° 2.
- b) La Propuesta Económica que deberá contener monto iguales o inferiores a los Valores Tope de la Licitación. No será considerada como una Propuesta Económica válida, si los valores correspondientes a la Propuesta Económica son superiores a las que comunique el Comité Especial como Valores Tope de la Licitación, en cuyo

caso la Propuesta Económica será desestimada, y en consecuencia, el Postor será descalificado.

Las Propuestas Económicas con reducciones mayores al 20% de los Valores Tope de la Licitación no serán consideradas válidas para la Licitación.

A los efectos de la Licitación, la presentación del Sobre N° 2 por parte del Postor Calificado constituye una Propuesta Económica irrevocable e implica el sometimiento del Postor Calificado a todos los términos y condiciones sin excepción de los Contratos y de la Carta de Presentación de la Propuesta Económica.

Las Propuestas Económicas deberán permanecer vigentes cuando menos sesenta (60) Días Calendarios después de la fecha determinada para el otorgamiento de la buena pro; debiendo ampliarse si así lo solicita la MPA hasta la fecha de firma del contrato, aun cuando no hubiesen sido declaradas ganadoras. Quedará sin efecto toda Propuesta Económica que tuviese vigencia menor. El Comité Especial podrá disponer la prórroga obligatoria de las Propuestas Económicas.

- c) El Plan de Negocios de acuerdo al Anexo 13 que deberá ser consistente con la Propuesta Económica; caso contrario será eliminado automáticamente por el Comité Especial”.

Adicionalmente el postor deberá considerar el siguiente recuadro de criterios de calificación del Anexo 13; el mismo que será incorporado a las bases como sigue:

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 2 puntos si está descrito el sistema de recaudo 2 puntos si está descrito el sistema de control de flota	5
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

61. CONSULTA:

En relación a la **Observación 6**, sugerimos realizar los cambios que se detallan a continuación para la evaluación de la consistencia de la oferta técnica con la oferta económica.

Esto puede ser realizado incluyendo un Anexo 15 a las Bases que permita al Comité Especial comparar la información suministrada por el postor en su oferta económica con la información correspondiente al modelo financiero de referencia que se encuentra disponible en el área de datos, así como con la información suministrada por el Postor en su propuesta técnica (cantidades y características de equipos, organización de la operación y mantenimiento, etc).

En este sentido, sugerimos lo siguiente:

- i. *Modificar el texto del tercer párrafo de la página 36 de las Bases con el siguiente texto: “El Comité Especial descalificará al Postor cuya Propuesta Económica no sea consistente con la Propuesta Técnica y el Anexo N° 15”.*
- ii. *Incluir en los documentos que se presenten en el Sobre N°2 un documento definido en el Anexo N°15 de las Bases.*
- iii. *Incluir en las Bases el Anexo N°15: “Sustento de la propuesta económica” que contenga la siguiente información:*

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Visión panorámica de los antecedentes y del concepto central del proyecto propuesto. Esta es una referencia fundamental del proyecto y debe estar cuidadosamente redactada. Su lectura debe ofrecer un claro entendimiento del proyecto:

1.1 Antecedentes de la Empresa.

1.2 Descripción de la Empresa (Elementos clave de su historia y sus integrantes)

1.3 Forma Societaria

1.4 Orígenes de la Empresa (antecedentes de los socios)

1.5 Antecedentes Financieros

2. INVERSIÓN NECESARIA

Se deberá presentar el detalle de las inversiones iniciales y programadas para el horizonte de 15 años de operación prevista en el periodo de licitación.

2.1 Terrenos y Ubicación

2.2 Cantidad y costos de equipos en estaciones y red de venta externa

2.3 Cantidad y costos de equipos en buses

2.4 Cantidad y costos de sistema de recaudo, gestión de flota y información al usuario

2.5 Otros costos de inversión

2.6 Intangibles y Gastos amortizables: Constitución, proyecto técnico, permisos y licencias, etc.

3. GASTOS DE OPERACIÓN

Presentar las proyecciones de los gastos en un horizonte de 15 años, que respalden la viabilidad del Proyecto, presentar los gastos de:

3.1 Proyección de Costos de mano de obra (Costos y cantidad de personas por perfil)

3.2 Costos de mantenimiento

3.3 Costos de comunicaciones

3.4 Costos de la red de venta (colección de caudales y comisiones a terceros)

3.5 Gastos financieros

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar que el Anexo 13 de las bases “Propuesta Técnica” fue sustituido por el Anexo 13 Plan de negocios que se incorporó mediante CIRCULAR N° 003 -2012-MPA-CELCT.

62. CONSULTA:

Como **Observación 7** en la primera ronda de consultas, se señaló que el concepto de **Operación Efectiva** no quedaba claro y en este sentido, no quedaba claro cuál era la fecha de contabilización del plazo de 15 años de concesión.

Como respuesta a nuestra consulta se ha incorporado en las bases y en el contrato la siguiente definición:

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

Dicha definición no es completamente clara y deja margen a interpretaciones, en este sentido, con la finalidad de precisar más el concepto, sugerimos incorporar la siguiente definición:

Operación Efectiva: *Corresponde al inicio de las operaciones de las rutas troncales, de las rutas alimentadoras y estructurantes con todos los vehículos de transporte de cada una de las Unidades de Negocio tal como es definido en el Numeral 6: Convocatoria, Objeto y Características de la Licitación Pública de las Bases.*

ABSOLUCIÓN:

Se considera en parte la observación del postor modificándose el numeral 7.2 de las bases de licitación y el contrato de concesión en el numeral 1.2 lo siguiente:

“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”

El postor además deberá considerar que el ingreso de vehículos nuevos al sistema es escalonado y puede ser limitado conforme pueden apreciar los postores en las bases de licitación del proceso de licitación de operación de rutas y que se encuentran publicadas en la página web de la municipalidad.

63. CONSULTA:

Como **Observación 8 y 9** en la primera ronda de consultas, se solicitaba la precisión del numeral 3.2 de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión, referente a la fecha de inicio de la prestación del servicio y a los cronogramas relacionados a dicha fecha.

En la absolución de las observaciones, se propuso una nueva **Cláusula Tercera: Plazo de la Concesión**. Con la finalidad de precisar más el texto de dicha cláusula y clarificar ciertos conceptos importantes, sugerimos las siguientes modificaciones a la cláusula (modificaciones subrayadas):

“3 CAUSULA TERCERA: PLAZO DE LA CONCESSION

3.1 Plazo de la Concesión

- (i) El presente contrato de concesión tiene validez desde la fecha de su firma; debiendo computarse el plazo de quince (15) años desde la fecha de la operación efectiva del Sistema Integrado de Transporte.
La vigencia de la concesión termina por Caducidad de la Concesión de acuerdo a la Clausula Decimo Séptima.
- (ii) El proyecto contará con las siguientes etapas:
 - a) La etapa pre-operativa, comprende el periodo entre la fecha de suscripción del contrato de concesión y la iniciación de la etapa de

operación efectiva del sistema; en esta etapa se realizara el equipamiento de los buses implementos comprendidos en el presente contrato así como la recepción e implementación de la Infraestructura del Sistema.

- b) La etapa de operación efectiva, tendrá inicio a partir de la fecha determinada por EL CONCEDENTE según comunicación por escrito que se cursará con una anticipación mínima de seis (6) meses anteriores a la misma, siempre y cuando se cumpla con la implementación, entrega y recepción de la Infraestructura del Sistema de acuerdo con lo establecido en el literal a) del presente numeral, y será considerada como Fecha de inicio de la **Operación Efectiva** y por lo tanto como fecha de inicio del **plazo de concesión de quince (15) años.**
- c) La etapa de Reversión y Restitución es la etapa mediante la cual el CONCESIONARIO procede a la devolución de la infraestructura y los bienes de la concesión, así como las mejoras realizadas en los mismos. Esta etapa se inicia a partir del día siguiente de concluido el plazo de concesión.

Para todos los efectos legales, y en especial para la interpretación de que se haga referencia a un determinado número de años de la concesión, se entenderá por “año” el periodo de doce meses corridos y subsiguientes.

ETAPA PRE-OPERATIVA

- a) La Etapa Pre-operativa se iniciará a partir de la fecha de suscripción del contrato de concesión
- b) La Etapa Pre-operativa tendrá una duración de un (01) año, a partir de la suscripción del contrato de concesión de operación de la URCI, plazo que podrá ser ampliado de un plazo máximo 8 meses por EL CONCEDENTE previa comunicación escrita a LOS CONCESIONARIOS.
- c) En este etapa EL CONCESIONARIO se obliga a preparar las condiciones de operación equipamiento y funcionamiento de los equipos que prestaran el servicio de la URCI; constituyendo un periodo de gracia.
- d) Durante este periodo EL CONCESIONARIO por su cuenta y riesgo deberá realizar las pruebas necesarias de los equipos, prueba que será realizada de manera coordinada con los operadores de buses y bajo la dirección de EL CONCEDENTE.
- e) Para la realización de las pruebas antes mencionadas EL CONCESIONARIO deberá comunicar con una anticipación no menor a 15 días a EL CONCEDENTE a fin de que este pueda ejercer su facultad de fiscalización y control sobre las mismas; pudiendo realizar las observaciones necesarias y solicitar la ampliación de los plazos, de considerarlo necesario, para el buen funcionamiento del sistema. De la misma forma EL CONCESIONARIO deberá entregar a EL CONCEDENTE un informe de resultados de las pruebas realizadas.
- f) En esta etapa se continuara con las obras civiles y equipamiento que son parte del Sistema Integrado de Transporte, tales como, vías segregadas, intercambios viales, viaductos, estaciones, terminales, patios y otros.
- g) EL CONCEDENTE se obliga a poner a disposición de EL CONCESIONARIO la Infraestructura del Sistema en condiciones que permitan dar inicio a la **Operación Efectiva** del mismo, salvo hechos imputables a terceros o circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor que originen el retraso del cumplimiento de la obligación pudiendo prorrogarse el plazo establecido de inicio de ejecución contractual por parte de EL CONCEDENTE. A la fecha de entrega de la infraestructura del sistema se levantara el acta respectiva que incluirá el

inventario de bienes reversibles y será firmada por las parte en señal de conformidad.

- h) EL CONCESIONARIO por su cuenta y riesgo en esta etapa se obliga a realizar y ejecutar un plan de transición y difusión orientado a la implementación del uso de la tarjeta por los potenciales usuarios en la operación del Sistema Integrado de Transporte, en coordinación con EL CONCEDENTE, para tales efectos deberá proponer a EL CONCEDENTE el presente plan previo la firma del presente contrato.

ETAPA DE OPERACIÓN EFECTIVA

- a) Tendrá una duración de quince (15) Años contados a partir de la fecha que al efecto defina EL CONCEDENTE mediante comunicación enviada a EL CONCESIONARIO para el inicio de la **Operación Efectiva** de acuerdo con los establecido en el literal b) del numeral 3.1 de la presente cláusula.
- b) Se considera iniciada la Etapa de **Operación Efectiva**, a partir de la fecha que haya sido determinada por EL CONCEDENTE para que le CONCESIONARIO inicie la operación de la URCI en el SIT, bajo las condiciones técnicas, económicas y operacionales previstas en el presente contrato de Concesión, previo cumplimiento de las obligaciones contenidas el presente contrato, para lo cual se emitirá el acta correspondiente al inicio de la **Operación Efectiva, firmada por las parte en señal de conformidad**, en la que se dejara constancia de la fecha, estado en que se dio inicio a la Operación Efectiva del SIT y a partir de la cual se inicia el conteo del plazo de concesión de quince (15) años.
- c) En el acto de inicio de la **Operación Efectiva** el CONCEDENTE devolverá la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por un monto de seis millones dólares, de acuerdo con lo establecido en el numeral 23.8 de las Bases.

ETAPA DE REVERSION Y RESTITUCION

- a) Se considerara iniciada la Etapa de Reversión y Restitución, el día siguiente a la fecha de vencimiento de la Etapa de **Operación Efectiva**, surgiendo de manera inmediata la obligación de hacer entrega de los bienes incluidos en el inventario de bienes reversibles del sistema. Para tal efecto, se levantará un acta, **firmada por las partes en señal de conformidad**, en la que se deja constancia de la reversión y restitución de los bienes de la concesión.
- b) EL CONCESIONARIO, deberá notificar su disposición a la entrega de bienes reversibles dentro de un término máximo de treinta (30) días hábiles anteriores a la fecha de inicio de la Etapa de Restitución y Reversión fijando, día, lugar y hora en que se iniciara el acto correspondiente así como el procedimiento a seguir, so pena de incurrir en incumplimiento del Contrato. En todo caso EL CONCESIONARIO, se obliga a brindar las condiciones que garanticen la continuidad en la prestación del servicio y a realizar las actuaciones necesarias para asegurar, si así lo determina EL CONCEDENTE, que un tercero asuma las obligaciones que se encontraban a su cargo.
- c) Dicha etapa terminara **en cuanto ocurra el primero de los siguientes eventos:** (i) se cumpla el plazo de noventa (90) días hábiles de su inicio, o (ii) en la fecha en la que EL CONCEDENTE suscriba el acta en la que conste haber recibido la totalidad de los bienes reversibles entregados en administración a EL CONCESIONARIO, en el estado y condiciones previstas en el presente contrato.

- d) Sólo a partir de la fecha del acta antes mencionada, se entenderá vencido el término del presente Contrato de Concesión generando los efectos de ley, y surgiendo para las partes la obligación de proceder a la liquidación del contrato.
- e) Estarán a cargo de EL CONCESIONARIO la totalidad de los gastos, impuestos o en general cargas y costos que el proceso de restitución implique.
- f) EL CONCESIONARIO entregara igualmente los bienes con todas las entidades prestatarias de servicios públicos y con sus contratistas, subcontratistas, empleados o agentes, so pena de hacer efectiva la garantía de cumplimiento del Contrato.
- g) EL CONCEDENTE sólo otorgara el acta de cumplimiento una vez se le haya demostrado a su satisfacción el cumplimiento de estas obligaciones y la constitución de las pólizas respectivas.

3.2 Inicio de la Prestación de servicio (Operación Efectiva)

El sistema integrado de transporte (SIT) es el resultado de la operación en conjunto (Operación Efectiva) de todas las Unidades de Negocio, URCl, rutas troncales, alimentadoras y estructurantes. La comunicación prevista para la puesta en marcha del corredor y las nuevas rutas se registrará por lo establecido en el numeral 3.1 de esta cláusula, por lo que se comunicara por escrito a EL CONCESIONARIO con una anticipación mínima de seis (06) meses de acuerdo con lo establecido en el punto (ii), literal b) del numeral 3.1 citado.

Se pondrá a disposición de EL CONCESIONARIO la infraestructura de Estaciones, Terminales y Patios, así como los Buses Alimentadores, Estructurantes y Buses Troncales en fechas adecuadas, tomando en cuenta los tiempos y plazos para la puesta en servicio de las instalaciones, establecidos en el Cronograma entregado por EL CONCESIONARIO como parte de su oferta técnica.

Para dicho efecto EL CONCEDENTE entregará al Postor Adjudicado, en un plazo máximo de noventa (90) días contados desde la firma del contrato: (i) los cronogramas tentativos de entrega de la infraestructura, buses troncales, Auxiliares y buses alimentadores y (ii) el cronograma de instalaciones y pruebas del Sistema de Recaudo, Control de Flota, Sistema de Información al Usuario (URCl); los que serán elaborados tomando en consideración los cronogramas entregados por EL CONCESIONARIO como parte de su oferta técnica así como los cronogramas de puesta a disposición de la Infraestructuras del Sistema.

Los tiempos propuestos por EL CONCESIONARIO como parte de su propuesta técnica son de cumplimiento obligatorio como parte de las obligaciones establecidas en el Numeral 8.1 de la Clausula OCTAVA del presente Contrato.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar la cláusula tercera del contrato de concesión como sigue:

En el numeral 3.1 ítem b del punto ii como sigue:

- b. La etapa de operación efectiva, tendrá inicio a partir de la fecha determinada por EL CONCEDENTE según comunicación por escrito que se cursará con una anticipación mínima de seis (6) meses anteriores a la misma, siempre y cuando se cumpla con la entrega y recepción de la Infraestructura del Sistema de acuerdo con lo establecido en el contrato.

En el numeral 3.1 referida a la etapa de reversión y restitución ítem a) se modifica como sigue:

- a) Se considerara iniciada la Etapa de Reversión y Restitución, el día siguiente a la fecha de vencimiento de la Etapa de Operación Efectiva, surgiendo de manera inmediata la obligación de hacer entrega de los bienes incluidos en el inventario de bienes reversibles del sistema. Para tal efecto, se levantará un acta, firmada por las partes en señal de conformidad, en la que se deja constancia de la reversión y restitución de los bienes de la concesión.

64. CONSULTA:

En la **Observación 10** de la primera ronda de consultas, se solicitó que en relación con la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión del Componente Tecnológico, referido al Régimen de los bienes de la Concesión, se hiciera una referencia a los Bienes de la Concesión incluidos en el Contrato de Concesión del Servicio de Transporte.

El hecho que no se defina si los buses son bienes de la Concesión o si pueden ser objeto de transferencia y gravamen es preocupante, y no se aclara en la absolución a las consultas de la primera ronda, en la medida que se señala que se hará la consulta al Comité Especial de Licitación de la Operación de Buses.

Consideramos que no se debería dejar un asunto de tal importancia sin respuesta siendo que el mismo tiene y/o puede tener implicancias legales y financieras a lo largo de la duración del proyecto.

Aprovechamos la segunda ronda de consultas a las Bases para solicitar que se el Comité Especial de la Licitación de la Operación de Buses se pronuncie respecto del tema en cuestión.

En este sentido, consideramos de suma importancia que se haga una referencia al contrato de Concesión que regulará la prestación del servicio de transporte y que (i) todos los buses sean considerados bienes de la Concesión, o (ii) se regule un mecanismo que obligue a los propietarios de los buses a adquirir la propiedad de los equipos a ser instalados por el Concesionario en los buses, que se podría financiar en plazo cortó (por ejemplo 2 años) a través de una reversión, durante el plazo del financiamiento, de los ingresos de los operadores de buses hacia el operador del componente tecnológico, o (iii) se regule un mecanismo alternativo que pueda garantizar la integridad e intangibilidad de los equipos a ser instalados en los buses que se van a utilizar para el servicio de transporte de pasajeros.

ABSOLUCIÓN:

Considerando que los procesos de licitación de operación de rutas y el presente se encuentran vinculados es que este Comité Especial ha tomado la decisión de suspender el proceso de licitación hasta el 27 de agosto de 2012 a efectos de coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Comité Especial de Licitación de la operación de rutas aspectos técnicos vinculados.

65. CONSULTA:

En la **Observación 10** de la primera ronda de consultas, se solicitó, se precise el lugar geográfico en el que se realizarían los cableados e instalaciones de los equipos a bordo de los buses. Debido a que el Comité Especial no se pronuncio al respecto, reiteramos nuestra consulta en los siguientes términos:

Es necesario precisar que la instalación de los sistemas en los buses (cableados y equipos) que prestarán el servicio de transporte de pasajeros se realizará en Arequipa o Lima.

ABSOLUCIÓN:

La entrega de buses se realizará en la ciudad de Arequipa por lo que corresponde al postor evaluar sus costos y procesos de instalación en la ciudad que decida siempre que estos se encuentren listos para operar en la fecha que para este efecto sean notificados.

66. CONSULTA:

En la **Observación 14** de la primera ronda de consultas, se señaló que, de acuerdo al literal c) del numeral 17.10 de la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión, donde en caso de caducidad de la Concesión por causal imputable al Concedente, el Concesionario renuncia a cualquier acción por daño ulterior o mayor, u otro diferente a los previstos en dicho numeral. Sin embargo, cuando la caducidad se produce por causal atribuible al Concesionario, el Concedente si está facultado a accionar por daño ulterior o mayor de acuerdo con lo establecido en el numeral 17.11.4 de la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión.

Considerando que el Estado no renuncia a su derecho de accionar por daño ulterior o mayor, este mecanismo atenta contra el Principio de Equidad en las contrataciones públicas recogido en el literal l) del Artículo 4 de la Ley de Contrataciones del Estado aprobada por Decreto Legislativo N° 1017, que señala que los proceso de contratación pública se rigen por varios principios entre los cuales se encuentra el Principio de Equidad, según el cual *“las prestaciones y derechos de las partes deberán guardar una razonable relación de equivalencia y proporcionalidad, sin perjuicio de las facultades que corresponden al Estado en la gestión del interés general”*.

Considerando que en la ronda 1 de consultas su absolución a esta observación no es conforme con el principio de Equidad en las contrataciones públicas, solicitamos que se modifiquen dichos numerales de una manera que se respete el Principio de Equidad entre las partes del Contrato de Concesión.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe considerar la absolución de la consulta nueve.

67. CONSULTA:

En la **Observación 15** de la primera ronda de consultas, se solicitó que se establezca en el Contrato la fuente de la que saldrán los fondos necesarios para el otorgamiento de la compensación por desequilibrio económico, así como su forma de pago de acuerdo con la Cláusula Décimo Novena del Contrato de Concesión

En absolución de esta Observación, se se propuso una modificación de los numerales 19.11 y 19.12 de la Cláusula Décimo Novena del Contrato de Concesión.

Después de estudiar las modificaciones propuestas, manifestamos nuestra conformidad con el nuevo numeral 19.11. Sin embargo, detectamos ciertas incoherencias en el nuevo texto del numeral 19.12, por lo cual proponemos a continuación una nueva redacción del mismo (*Modificación subrayada*):

19.12 EL CONCEDENTE autorizará modificar *los factores* de pago Pp y Pr a pagar a EL CONCESIONARIO considerando la variación que determine la Empresa Auditora.

EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO se comprometen a llegar de buena fe a un acuerdo para la aplicación de los nuevos factores de pago, buscando el compromiso óptimo que permita restablecer el equilibrio económico del Contrato con la mayor eficiencia y

rapidez posibles, considerando el costo social y político que podría tener este ajuste sobre los usuarios del sistema.

Se aplicaran los mismos criterios descritos en los literales numerales precedentes en el caso que el CONCEDENTE invoque el restablecimiento del equilibrio económico – financiero.

ABSOLUCIÓN:

Cabe señalar que la indemnización esta representada por la actualización de los factores de pago.

Se modifican las bases en el numeral 19.12 del contrato de concesión como sigue:

“19.12 EL CONCEDENTE autorizará modificar los factores de pago Pp a pagar a EL CONCESIONARIO considerando la variación que determine la Empresa Auditora.

EL CONCEDENTE y EL CONCESIONARIO se comprometen a llegar de buena fe a un acuerdo para la aplicación de los nuevos factores de pago, buscando el compromiso óptimo que permita restablecer el equilibrio económico del Contrato con la mayor eficiencia y rapidez posibles, considerando el costo social y político que podría tener este ajuste sobre los usuarios del sistema”.

68. CONSULTA:

En la **Observación 17** de la primera ronda de consultas, se solicitó que, de acuerdo con la Clausula Vigésima del Contrato de Concesión, referente a la retribución al Concedente, se confirme que, debido a la estructura de pago definida en el Anexo 6, la cláusula referida debería decir: “El Concedente solo podrá pretender a la retribución de conformidad con el Anexo 6 del presente Contrato, siempre y cuando esté al día y cumpla con las obligaciones derivadas de la ejecución del presente contrato”.

En la absolución de esta observación, se eliminó la condición de que EL CONCEDENTE podía pretender a la retribución siempre y cuando esté al día y cumpla con las obligaciones derivadas de la ejecución del Contrato, con lo cual, se estaría infiriendo que EL CONCEDENTE siempre tendrá derecho a la retribución independientemente de encontrarse o no al día y en cumplimiento de las obligaciones derivadas de la ejecución del Contrato de Concesión.

De acuerdo con las formulas de pago establecidas en el Anexo 6, EL CONCEDENTE estará remunerado con un porcentaje del ingreso del Sistema, el mismo que será pagado por el fiduciario desde la cuenta del fidecomiso. Por lo tanto EL CONCESIONARIO no es el que realiza el pago de la remuneración de EL CONCEDENTE.

A continuación, sugerimos una redacción de la Cláusula Vigésima del Contrato de Concesión (*Modificación subrayada*).

“20 CLAUSULA VIGESIMA: RETRIBUCION 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 Concedente solo podrá pretender a su retribución siempre y cuando esté al día y cumpla con las obligaciones derivadas de la ejecución del presente contrato”.

ABSOLUCIÓN:

El postor debe ceñirse a lo establecido en las bases.

69. CONSULTA:

Como **Observación 21** en la primera ronda de consultas, de acuerdo al numeral 23.8, se hacia 3 solicitudes y/o sugerencias en la misma observación:

- Se sugirió de modificar la estructura de la Garantía de fiel Cumplimiento, lo cual fue aceptado en su absolución
- Se solicitó que se evalúe la posibilidad de reemplazar las fianzas bancarias por pólizas de seguros del mismo monto, lo cual entendemos fue rechazada a la vista de los modelos de Carta Fianza incluidos en su absolución.
- Se solicitaba que se evalúen la posibilidad de suprimir el numeral 8.9.3 referente a la reposición de la fianza.

En la absolución se acepto el primer punto y entendemos que los dos otros fueron rechazados mientras no es explícitamente mencionado por lo cual volvemos a consultar nuevamente respecto al segundo punto como a continuación

Solicitamos que se modifique el numeral 23.8 de las Bases y el Anexo 10 de las Bases, en el sentido que se incorpore, como requisito para la ejecución de la Carta Fianza, la necesidad de que exista un laudo arbitral que resuelva que el Concesionario ha incumplido con cualquiera de las obligaciones asumidas bajo el Contrato de Concesión.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a modificar a partir del segundo párrafo del numeral 23.9 de las bases como sigue:

“En caso de incumplimiento del Adjudicatario y sin perjuicio de lo indicado en el párrafo precedente, La Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para el caso tendrá la facultad, mas no la obligación, de aceptar la Propuesta del Postor Calificado que ocupó el lugar inmediato siguiente en el orden de méritos de la Licitación, y adjudicar la Buena Pro a favor del mismo.

En el caso referido en el párrafo precedente, La Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para el caso notificará al Postor Calificado titular de tal Propuesta Económica su decisión de declararlo como nuevo Adjudicatario, informándole además, el procedimiento de cierre y la fecha, hora y lugar en que ello se llevará a cabo, debiendo el nuevo Adjudicatario extender la vigencia de su Garantía de Validez, Vigencia y Seriedad de la Propuesta Económica por el plazo que le comunique La Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para el caso, caso contrario, éste podrá ejecutar dicha garantía, cancelando la Licitación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente numeral, La Municipalidad Provincial de Arequipa o a quien esta designe para el caso podrá iniciar todas las acciones legales que le permita las Leyes Aplicables y que se originen a raíz del incumplimiento del Adjudicatario original”.

El postor adicionalmente deberá considerar el la cláusula décimo sexta del contrato de concesión.

70. CONSULTA:

Bajo los fundamentos expresados en la consulta precedente, solicitamos que evalúen la posibilidad de suprimir el numeral 8.9.3 referente a la reposición de la fianza o, como alternativa, que se evalúe la posibilidad de limitar, en caso de ejecución de la Carta Fianza,

el monto anual garantizado por la misma (valor inicial + reposición) al 15% de la facturación anual de operador tecnológico.

ABSOLUCIÓN:

Se modifica el numeral 8.9.3 del contrato de concesión, quedando de la siguiente manera:

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 la Cláusula DECIMO SEPTIMA de este Contrato. Dicha sustitución deberá de realizarse hasta por un máximo de 02 (dos) veces al año, siendo causal de resolución de contrato una adicional.

71. CONSULTA:

En la **Observación 22** de la primera ronda de consultas, se señaló que, de acuerdo con el numeral 14.5 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Concesión, el Concesionario es responsable por los daños que se ocasionen a los pasajeros. Sin embargo, debido a la naturaleza del Servicio, no es posible que dichos daños se produzcan en la ejecución del Contrato de Concesión.

En este sentido, solicitamos que se elimine el texto referente a los daños a pasajeros del citado numeral.

ABSOLUCIÓN:

No se puede eliminar este punto ya que por una falla en el mantenimiento de los equipos utilizados e incorporados por el con cesionario puede producirse, una descarga eléctrica ocasionando un daño al pasajero o usuario del sistema; esto por dar un ejemplo y sin por esto establecer casos determinados.

72. CONSULTA:

En la **Observación 26** de la primera ronda de consultas, se solicitó definir los parámetros de configuración mínimos para los buses actualmente en operación que serán reemplazados durante la operación de la Concesión.

La absolución a dicha consulta se hizo a través de la Observación 55 en la cual se es estableció que los buses contarán con GPS, Computadora a bordo, Equipos de Conteo de Pasajeros, Torniquete, Validador, Equipo de Comunicación de Voz. Al respecto tenemos las siguientes observaciones:

- No se hace referencia a una consola de conductor, lo que puede impedir un funcionamiento correcto de la solución (el conductor no puede identificar el servicio que está por hacer). Dicha consola debería incluir las funcionalidades de la Computadora a bordo.
- Existe un riesgo alto de que los buses existentes no tengan el espacio suficiente para instalar un torniquete.
- El equipo de comunicación de voz necesita un entorno de instalación que no pueden tener los buses existentes.

Sugerimos cambiar la definición de configuración mínima para los buses actualmente en operación, y que serán reemplazados, incluyendo: GPS, Consola Conductor y/o Computador a bordo, Equipos de Conteo de Pasajeros, Validador.

ABSOLUCIÓN:

La configuración mínima para los buses actualmente en operación, y que serán reemplazados, incluyen: GPS, Consola Conductor y/o Computador a bordo, Equipos de Conteo de Pasajeros, Validador.

73. CONSULTA:

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

En la absolución a dicha observación, se recomienda el uso del área de datos conforme lo establecen las bases, lo que no permite tener la información requerida por el área de datos por no contener información al nivel de detalle requerido.

Para tener datos referenciales, 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 recomienda que los postores lean detenidamente el Anexo 1 y 2 de las Bases de Licitación de operadores de rutas

Bases de Licitación para operación de Buses

Anexo 01 (Buses de 18 metros)

2.2.11.1. PUERTAS DE SERVICIO.

2.2.11.1.1. Todos los Buses del Sistema, deberán contar con cuatro (4) puertas dobles de servicio con un ancho de 1.10 m. libres.

2.2.11.1.2. Para Buses con motor trasero se permitirá un ancho libre mínimo de 1.0 m. en la última puerta de servicio.

2.2.11.1.3. Las puertas de servicio deberán ubicarse en el costado izquierdo del Bus, ubicándose dos (2) puertas entre ejes del primer cuerpo del Bus y una puerta a cada lado del eje del segundo cuerpo del Bus.....

Anexo 02 (Buses de 7.5 a 11.5 metros)

2.3.11. PUERTAS DE SERVICIO.

2.3.11.1. Todos los buses del Sistema, deberán contar como mínimo con dos (2) puertas de servicio. 74

2.3.11.2. Las puertas de servicio deberán ubicarse en el costado derecho del bus, una (1) puerta delantera de acceso y una (1) puerta posterior de salida.

2.3.11.3. Las puertas podrán ser simple o de doble hoja, la delantera con un ancho libre de 80 centímetros como mínimo,

74. CONSULTA:

En la **Observación 26** de la primera ronda de consultas, se solicitó precisar las cantidades de puntos de venta externos. En la absolución se menciona una cantidad de 8 puntos, por referirse a los puntos instalados en las terminales.

Sin embargo, queremos precisar que la consulta se refería también a los puntos de venta externos que van a ser instalados en tiendas a lo largo de las rutas alimentadoras y estructurantes, puntos llamados "*Equipos de recarga de TISC para red de venta externa*" en el Anexo 3B del Contrato de Concesión.

Asimismo, tomando en cuenta que el uso del viaje a crédito permite reducir la cantidad de dichos puntos, consideramos necesario un mínimo de 500 puntos. Adicionalmente, el costo de adquisición y operación (comisión a las tiendas) representa un monto importante en el modelo de negocio. Por lo tanto, se necesita definir las obligaciones mínimas del Concesionario en términos de cantidad de tal puntos de recarga.

Solicitamos que se defina la cantidad de Equipos de recarga de TISC para red de venta externa, y que dicha cantidad se incluya en el Anexo 3B del Contrato de Concesión.

ABSOLUCIÓN:

Se considera mínimo 450 puntos llamados "Equipos de recarga de TISC para red de venta externa" comprometiéndose el concesionario a incorporar otras modalidades de recarga.

75. CONSULTA:

En la **Observación 26** de la primera ronda de consultas, se solicitó precisar las cantidades de maquinas expendedoras.

En este sentido, en la absolución a dicha observación, se menciona un total de 201 máquinas, basado en un promedio de 4 a 6 por estación fuera del centro, 3 por estación del centro y 12 por terminal.

En base a nuestra experiencia, estas cantidades parecen muy sobredimensionadas por ser más del doble de lo que se practica habitualmente.

Si bien los valores consideradas en la absolución de la Observación 26 de la primera ronda de consultas pueden ser utilizadas para reservar espacio en las estaciones, solicitamos que las cantidades mínimas de equipos de expendio sea revisada para llegar a valores más realistas.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar un promedio de dos equipos de expendio y recarga por acceso a estación (cuatro equipos por estación) pudiendo durante la ejecución del contrato SITRANSPORTE solicitar con el sustento técnico adecuado se incremente el número de equipos por estación; el número máximo deberá ser propuesto de acuerdo a la demanda de pasajeros por estación (Sala de datos).

76. CONSULTA:

En la **Observación 26** de la primera ronda de consultas, 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 absolución a dicha observación, se contestó que serán "buses nuevos y buses con una antigüedad máxima de tres años según lo establecido en el Decreto Supremo 017-

2009-MTC cuyas proporciones serán determinadas a partir de los resultados de la licitación de la operación de buses” y que los buses existentes “no necesariamente”, serían reemplazados “en función del Decreto Supremo 017-2009-MTC”.

Entendemos que las proporciones de buses nuevos y existentes queda a discreción de los operadores de buses y sólo será conocida después de los resultados de la licitación de buses, lo que refuerza la necesidad de otorgar la licitación del componente tecnológico después de las licitaciones de operación de buses. Sin embargo, esta repartición impacta el modelo financiero del operador tecnológico por lo que se necesita más detalle sobre las reglas que regulan las estrategias de los operadores de bus respecto al uso de buses nuevos o existentes.

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.

ABSOLUCIÓN:

La flota inicial estará entre el 40 al 80% de flota nueva y el restante flota antigua que deberá ser renovada al 100% en un plazo de 4 años iniciado la operación efectiva del SIT.

Los equipos a instalarse en ambos casos es el mismo, solo que en la flota antigua el torniquete siendo el mismo, debe ser de circulación en doble sentido

77. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo “**TARIFA AL USUARIO**” $TUs=TTs$ (múltiplo superior).

Bajo este supuesto en caso TU es igual a TT , no se podría definir una tarifa al usuario (TU) que cubra las variaciones de TT durante un periodo largo de tiempo. Según el periodo de reajuste de TT y TU , se corre el riesgo o bien de tener el sistema en pérdida durante un periodo largo o bien de tener que ajustar la tarifa al usuario semanalmente para seguir las variaciones de TT relacionadas con cantidad y tipo de usuarios, cantidad de kilómetros y variaciones de los índices macroeconómicos. En este tipo de sistema, generalmente se define una tarifa al usuario superior al TT teórico, lo que debe permitir cubrir las variaciones de TT en el periodo considerado, sin tener que cambiar la tarifa al usuario (TU), manteniendo y garantizando, de esta manera el equilibrio económico del sistema.

En consecuencia, sugerimos que la formula de definición de TU se modifique de tal manera que $TUs \geq TTs$ (múltiplo superior en decimos de Soles. Por ejemplo si $TTs=0,85767$, entonces $TUs \geq 0,9$).

ABSOLUCIÓN:

La actualización de los factores de pago para todos los operadores es en un periodo trimestral, sin embargo se procede a modificar la formula de determinación de tarifa al usuario que se constituye por:

$$TUs \geq TTs(\text{multiplo superior en decimos})$$

78. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo "**RECURSOS RESIDUALES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**". La definición de estos recursos residuales del sistema (RSS) no es exhaustiva en la medida que existen otros montos residuales tales como los viajes cargados y no consumidos. Además el fondo RSS definido se utiliza en adelante en las formulas contenidas en el Anexo 6.

Por esta razón sugerimos suprimir este capítulo debido a que el tema de los recursos residuales del sistema se encuentra debidamente abordado en el numeral 15.2 del Contrato de Fideicomiso.

ABSOLUCIÓN:

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

79. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo "**RECURSOS RESIDUALES DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE**". En este capítulo se define el concepto de **fondo general del sistema integrado de transporte** que, por ser el fondo que contiene todos los recursos del sistema disponibles para ser distribuidos como remuneración de cada uno de los operadores, debería ser tratado en un capítulo aparte.

En este sentido, sugerimos añadir el capítulo "FONDO GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE" con el texto que se señala a continuación:

"FONDO GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE

El fondo general del sistema integrado de transporte contiene todos los recursos del sistema disponibles para ser distribuidos como remuneración de cada uno de los operadores.

Se constituye de la siguiente manera:

$$FGsit_s = TU_s * TVV_s + FC$$

Dónde:

FGsit_s: Fondo General del Sistema Integrado de Transporte para el periodo s.

FC : Monto acumulado disponible en el Fondo de Contingencia."

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases

80. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 las 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 TECNICA**" 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 nuevo Anexo 6 queremos 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.

Por las razones arriba expuestas, solicitamos se confirme que para todas las formulas del nuevo Anexo 6, incluyendo la Tarifa Técnica el índice "s" representa un periodo semanal.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución de la consulta 43.

81. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 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.

Siendo que estos párrafos no aportan información alguna sino que únicamente producen confusión, sugerimos se que supriman el primer y segundo párrafo referidos.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

82. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 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 cual hemos detectado errores en las formulas y definiciones, por lo cual sugerimos las siguientes correcciones (Modificación subrayada):

Los egresos del SIT son calculados con la siguiente fórmula:

Se modifica $TEsit_{s-1}$ por $TEsit_s$

$$TEsit_s = ROTSit_s + POTec_s + CPAT_s + PMPA_s + PSitram_s + CFid_s + CFC_s$$

Donde:

Isit_s:.....

Tu_s:.....

TT_s:.....

ROTSit_s:.....

POTec_s: Pago al operador tecnológico en el periodo s. (se eliminan de esta definición, las referencias a S/. 0.1328 y 4,5% por tratarse de Pp y Pr, lo que no guarda relación con POTec y que sólo deben aparecer en la fórmula de cálculo de POTec definida a continuación).

CPAT_s: Totalidad de Costos a retribuir al Proveedor de Asistencia Técnica por concepto de Asistencia Permanente en el periodo s. (se elimina de esta definición, la referencia a 0,5% de FGsit porque el valor de 0,5% es definido a través del factor FvPAT en la fórmula de cálculo de CPAT_s definida a continuación).

CFC_s: Composición del Fondo de Contingencias para el periodo s; hasta alcanzar un fondo correspondiente a 12 millones de dólares, constituyendo un fondo de 80% para los operadores de transporte y de 20% para el Operador Tecnológico (se elimina de esta definición, la referencia a 3% de FGsit porque el valor de 3% es definido en la fórmula de cálculo de CFC_s definida más arriba y a través de la definición de FrFC a continuación).

FrFC: (se elimina el s de este factor siendo que no depende de periodos semanales)

Factor de aporte al fondo de contingencias, expresado como un porcentaje de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO en la semana s (Isit_s). Este factor tendrá un valor de 3%.

PMPA_s: Pago de Derecho de Concesión a la Municipalidad Provincial de Arequipa en el Periodo s. (se elimina de esta definición, la referencia a 0.35% de FGsit porque el valor de 0.35% es definido a través del factor F%DCMPA en la fórmula de cálculo de PMPA_s definida a continuación).

PSitram_s: Pago por concepto de gestión a SITRANSPORTE en el Periodo s. (se elimina de esta definición la referencia a 2% de FGsit porque el valor de 2% es definido a través del factor F%Sitram en la fórmula de cálculo de PSitram_s definida a continuación).

CFid_s: Total Costos a retribuir al Fideicomisario por concepto de Administrador de los Recursos para el periodo s. (se elimina de esta definición, la referencia a 0.15% de

FGsit porque el valor de 0.15% es definido a través del factor fFid en la fórmula de cálculo de CFid_s definida a continuación).

ABSOLUCIÓN:

Se asume la propuesta bajo los siguientes términos:

Los egresos del SIT son calculados con la siguiente fórmula:

$$TEsit_s = ROTsit_s + POTec_s + CPAT_s + PMPA_s + PSitran_s + CFid_s + CFC_s$$

El fondo de contingencias se constituye de acuerdo a la siguiente fórmula:

Dónde:

Isit_s: Ingresos del Sistema Integrado de Transporte el Periodo s

Tu_s: Tarifa al Usuario en el Periodo s

TT_s: Tarifa Técnica en el Periodo s

TVVsit_s: Total Viajes Validados en el Sistema Integrado de Transporte en el Periodo s

ROTsit_s: Remuneración de los Operadores de Transportes del Sistema Integrado de Transporte para el periodo s.

POTec_s: Pago al Operador Tecnológico en el Periodo s.

CPAT_s: Total Costos a retribuir al Proveedor de Asistencia Técnica por concepto de Asistencia Permanente en el periodo s.

CFC_s: Composición del Fondo de Contingencias para el periodo s; hasta alcanzar un fondo correspondiente a 12 millones de dólares, constituyendo un fondo al operador de transporte del 80% y el 20% al operador tecnológico. $CFC_s = \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * (FrFC) * PV_{ijk})$

FrFC_s: Factor de aporte al fondo de contingencias, expresado como un porcentaje de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO. Este factor tendrá un valor de 3%.

PMPA_s: Pago de Derecho de Concesión a la Municipalidad Provincial de Arequipa en el Periodo s.

PSitran_s: Pago por concepto de gestión a SITRANSPORTE en el Periodo s.

CFid_s: Total Costos a retribuir al Fideicomisario por concepto de Administrador de los Recursos para el periodo s.

83. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo "**REMUNERACION A OPERADORES DE TRANSPORTES**" en el cual hemos detectado errores en las formulas y definiciones por lo cual sugerimos las siguientes correcciones (Modificación subrayada)

$$ROTsit_s = \sum_{UVS} (VLKn_{UV} + KPsit_{UVS}) + \sum_{ijks} (TC_{ijkUVS} * F\%lpt_s * PV_{ijkUVS})$$

Donde;

F%lpt_s

$$= \frac{Isits - (\sum_{UVS} (VLKn_{UV} + KPsit_{UVS}) + POTecs + CPATs + PMPAs + PSitans + CFids + CFCs)}{Isits}$$

ROTsit_s: Remuneración a Operadores de Transporte de las Unidades de Negocio en el Periodo s

Isit_s: Ingresos del Sistema Integrado de Transporte el Periodo s

$VLKN_{uv}$: Valor Licitado por Kilómetro según unidad vehicular y unidad de negocio.

$KPsit_{uvs}$: Kilómetros programados por el SIT según unidad vehicular y unidad de negocio por periodo s.

TC_{ijkUVS} : Tarifa según categoría i, Distancia j, Tipo k, del viaje realizado según unidad vehicular y unidad de negocio uv, por periodo s.

PV_{ijkUVS} : Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo k, del viaje realizado según unidad vehicular y unidad de negocio por periodo s.

$F\%LPT_s$: Factor porcentual resultante de los saldos disponibles para su distribución por Pasajero Transportado para cada unidad de negocio por el periodo s.

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

Unidad vehicular = Bus 18m/160p, 10.5m/80p, 10.5m/60p, 7.5m/42p

Unidad de negocio = C1A y C1B (Troncales), C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9 y C10 (Cuencas)

ABSOLUCIÓN:

Procede a actualizarse de acuerdo a las siguientes consideraciones:

$$ROTsits = \sum_{uv} PUNT_s + \sum_{uv} PUNC_s$$

84. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo "**REMUNERACION A OPERADORES DE TRANSPORTES**" en el cual sugerimos los siguientes Cambios:

Tal como está desarrollada, la formula $ROTsit_s$, funciona para las 11 Unidades de negocios, por lo tanto las formulas que definen las variables $PUNT_s$ y $PUNC_s$ no son necesarias (en el nuevo Anexo 6, las formulas $PUNT_s$ y $PUNC_s$ no son utilizadas en ningunas otras formulas de dicho anexo).

Por lo tanto sugerimos se supriman estas dos formulas.

En caso no se supriman las formulas referidas, se tendrían que aplicar en estas dos formulas todas las correcciones sugerida para la formulas $ROTsit_s$ y cambiar esta misma fórmula por:

$$ROTsit_s = \sum_{uv} PUNT_s + \sum_{uv} PUNC_s$$

ABSOLUCIÓN:

Procede a actualizarse de la siguiente manera:

Costos De Las Unidades De Negocio Troncales C1A y C1B

La Unidad de negocio Trocal representa un Egreso para el SIT, su estructura de costos será calculado un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PUNT_s = \sum_{i=1}^s (VPKn_{uv} * KPsit_{uv}) + \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * F\%LPT_n * PV_{ijk})$$

PUNT_s: Pago a la Unidad de Negocio Troncal en el Periodo s
 TC_{ijk}: Tarifa según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado
 PV_{ijk}: Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado
 F%lpt_n: Factor porcentual resultante de los saldos disponibles para su distribución por Pasajero Transportado para cada unidad de negocio.
 VPKn_{uv}: Valor Pago por Kilómetro según unidad vehicular.
 KPsit_{uv}: Kilómetros programados por el SIT según unidad vehicular por periodo s.
 F%lpt_n: Factor porcentual resultante de los saldos disponibles para su distribución por Pasajero Transportado para cada unidad de negocio en el periodo s.

$$F\%lpt_n = \frac{FGsit_s - [\sum_{i=1}^s (VLKn_{uv} * KPsit_{uv}) + POTec_s + CPAT_s + PMPA_s + PSitran_s + CFid_s + CFC_s]}{FGsit_s}$$

ROTsit_s: Remuneración a Operadores de Transporte de las unidades de Negocio en el Periodo s
 FGsit_s: Fondo General del Sistema Integrado de Transporte para el periodo s.
 Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.
 Tipo = Viaje inicial o complementario.
 Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

85. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo "**REMUNERACION A OPERADORES COMPLEMENTARIOS**" en el cual sugerimos los siguientes Cambios:

De Igual manera que en el caso de las variables PUNTs y PUNCs la variable definida para la formula ROCsit_s no es utilizada en ninguna de las otras formulas del nuevo Anexo 6, por los cual sugerimos suprimirla y solo usar y definir en este capítulo las variables que son usadas en la formula TESit_s,

Tomando en cuenta esta sugerencia, el capítulo quedaría como a continuación (Modificación subrayada):

REMUNERACIÓN A OPERADORES COMPLEMENTARIOS:

Las condiciones de distribución de la remuneración correspondiente a los operadores complementarios se realizaran bajo las siguientes condiciones:

Pagos Al Operador Tecnológico

El operador Tecnológico comprende las remuneraciones por operar el Sistema de Recaudo, el Sistema de Gestión y Control de Flota y el Sistema de Información al Usuario y representa un egreso para el SIT, su estructura de costos será calculada un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$POTec_s = \sum_{ijk} (PV_{ijk_s} * Pp_s) + (Isit_s * Pr)$$

Donde:

POTec_s: Pago al Operador Tecnológico en el Periodo s

PV_{ijk_s}: Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado en el Periodo s

Pp_s: Pp actualizado según MECANISMO DE AJUSTE. En la primera semana de Operación Efectiva, Pp_s = Pp.

Pp: Factor Fijo de retribución Licitado Por el Operador Tecnológico, (Sistema de Recaudo y Control de Flota e Información al Usuario, (no menor de S/. 0.1062 ni mayor de S/. 0.1328 por Pasajeros Validado);).

Isit_s: Ingresos del Sistema Integrado de Transporte en el Periodo s

s: Factor Variable de retribución Licitado Por el Operador Tecnológico, (Sistema de Recaudo y Control de Flota e Información al Usuario, (no menor de 3.6% ni mayor de 4.5% de Isit_s).

Tipo = solo aplicable a Viaje inicial realizado y pagado, no aplicable a viajes complementarios, tiempo estimado de viaje máximo 45 minutos.

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

~~Categoría = Adulto 100% del factor licitado, Estudiante 80% del factor licitado, Escolar 50% del factor licitado.~~

Se sugiere suprimir esta parte porque, un Pp es el monto fijo al cual no se puede aplicar una variable. La parte fija tiene como objetivo cubrir los gastos de operación y mantenimiento del sistema, los cuales no varían en función de la categoría de usuario que utiliza el sistema.

Lo mismo para los Operador de buses a los cuales no se les aplica una reducción de su valor licitado por kilometro en cuanto transporta a un estudiante o un escolar (al igual que para el Operador Tecnológico, el costo y gasto para atender el usuario son los mismos, independientemente de su categoría).

La categoría de la tarifa se toma en cuenta para el Operador de Tecnológico con el factor variable de su remuneración Pr (Pr se aplica a la tarifa efectivamente pagada por el usuario).

Pagos Al Proveedor De Asistencia Técnica

La Participación Económica del Proveedor de Asistencia Técnica será la que se indique en el Contrato suscrito entre EL CONCEDENTE y el Proveedor, s y será remunerada de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CPAT_s = (Isit_s * fvPAT)$$

Donde:

Isit_s: Ingresos del Sistema Integrado de Transporte el Periodo s

CPAT_s: Total Costos a retribuir al Proveedor de Asistencia Técnica por concepto de Asistencia Permanente en el periodo s

fvPAT: Costo de remuneración a la Asistencia Técnica expresado como un porcentaje de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO en el periodo s pactado por EL CONCEDENTE, no superior del 0.5%.

Gastos De Derechos De Concesión A La MPA

La MPA representa un egreso para el SIT, su estructura de costos será calculado un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PMPA_s = (Isit_s * f\%DCMPA)$$

Donde:

Isit_s: Ingresos del Sistema Integrado de Transporte en el Periodo s

PMPA_s: Pago a Municipalidad Provincial de Arequipa en el periodo s

F%DCMPA: Porcentaje de retribución por derecho de concesión correspondiente al 0.35% de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO en el periodo s

Gastos De Gestión Administrativa A SITRANSPORTE

SITRANSPORTE representa un egreso para el SIT, su estructura de costos será calculado un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PSitran_s = (Isit_s * f\%Sitran)$$

Donde:

Isit_s: Ingresos del Sistema Integrado de Transporte en el Periodo s

PSitran_s: Pago a SITRANSPORTE en el Periodo s

F%Sitran: Porcentaje de retribución por gastos administrativos de SITRANSPORTE correspondiente al 2% de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO en el periodo s

Pagos Al Administrador De Fideicomiso

La Participación Económica del Administrador de los Recursos será la que se indique en el Contrato de Fideicomiso suscrito entre EL CONCEDENTE, "EL CONCESIONARIO", el concesionario de operación y el Administrador de los Recursos y será remunerada de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CFid_s = (Isit_s * frFid)$$

Donde:

Isit_s: Ingresos del Sistema Integrado de Transporte en el Periodo s

CFis_s: Total Costos a retribuir al Fideicomisario por concepto de Administrador de los Recursos para el periodo s.

frFid: Costo fiduciario expresado como un porcentaje de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO en el periodo s pactado con el Administrador de los Recursos del Sistema en el proceso adelantado por EL CONCEDENTE, no superior del 0.15%.

ABSOLUCIÓN:

Costos De Las Unidades De Negocio C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9 Y C10

Las Unidades de negocio complementarias representan Egreso para el SIT, su estructura de costos será calculado un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PUNC_s = \sum_{i=1}^s (VPKn_{uv} * KPsit_{uv}) + \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * F\%lpt_n * PV_{ijk})$$

PUNC_s: Pago a la Unidad de Negocio Complementarias en el Periodo s

TC_{ijk}: Tarifa según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

PV_{ijk}: Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

F%lpt_n: Factor porcentual resultante de los saldos disponibles para su distribución por Pasajero Transportado para cada unidad de negocio.

VPKn_{uv}: Valor Pago por Kilómetro según unidad vehicular y unidad de negocio.

KPsit_{uv}: Kilómetros programados por el SIT según unidad vehicular y unidad de negocio por periodo s.

F%lpt_n: Factor porcentual resultante de los saldos disponibles para su distribución por Pasajero Transportado para cada unidad de negocio en el periodo s.

$$F\%lpt_n = \frac{FGsit_s - [\sum_{i=1}^s (VLKn_{uv} * KPsit_{uv}) + POTec_s + CPAT_s + PMPA_s + PSitran_s + CFid_s + CFC_s]}{FGsit_s}$$

ROTsit_s: Remuneración a Operadores de Transporte de las unidades de Negocio en el Periodo s

FGsit_s: Fondo General del Sistema Integrado de Transporte para el periodo s.

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

Pagos Al Operador Tecnológico

El operador Tecnológico comprende las remuneraciones por operar el Sistema de Recaudo, el Sistema de Gestión y Control de Flota y el Sistema de Información al Usuario y representa un egreso para el SIT, su estructura de costos será calculado un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PO_{Tec_s} = \sum_{i=1}^s (PV_{ijk} * FFLO_{Tec}) + \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * FVLO_{T_n} * PV_{ijk})$$

PO_{Tec_s} : Pago al Operador Tecnológico en el Periodo s

$FFLO_{Tec}$: Factor Fijo de retribución Licitado Por el Operador Tecnológico, (Sistema de Recaudo y Control de Flota e Información al Usuario, (no menor de S/. 0.1062 ni mayor de S/. 0.1328).

Categoría = Adulto 100% del factor licitado, Estudiante universitario 80% del factor licitado, Escolar 50% del factor licitado.

Tipo = solo aplicable a Viaje inicial realizado y pagado, no aplicable a viajes complementarios, tiempo estimado de viaje máximo 45 minutos.

TC_{ijk} : Tarifa Técnica según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

PV_{ijk} : Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

$FVLO_{Tec}$: Factor Variable de retribución Licitado Por el Operador Tecnológico, (Sistema de Recaudo y Control de Flota e Información al Usuario, (no menor de 3.6% ni mayor de 4.5%).

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

Pagos Al Proveedor De Asistencia Técnica

La Participación Económica del Proveedor de Asistencia Técnica será la que se indique en el Contrato suscrito entre EL CONCEDENTE y el Proveedor, s y será remunerada de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CPAT_s = \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * fvPAT * PV_{ijk})$$

$CPAT_s$: Total Costos a retribuir al Proveedor de Asistencia Técnica por concepto de Asistencia Permanente en el periodo s.

TC_{ijk} : Tarifa según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

PV_{ijk} : Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

$fvPAT$: Costo de remuneración a la Asistencia Técnica expresado como un porcentaje de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO pactado por EL CONCEDENTE, no superior del 0.5%.

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

Derechos De Concesión A La MPA

La MPA representa un egreso para el SIT, su estructura de costos será calculado un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PMPA_s = \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * (F\%DCMPA) * PV_{ijk})$$

$PMPA_s$: Pago a Municipalidad Provincial de Arequipa en el Periodo s

TC_{ijk} : Tarifa según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

PV_{ijk} : Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

F%DCMPA : Porcentaje de retribución por derecho de concesión correspondiente al 0.35%.

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

Gastos De Gestión Administrativa A SITRANSPORTE

SITRANSPORTE representa un egreso para el SIT, su estructura de costos será calculado un mes antes del inicio de la operación regular del sistema, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$PSitran_s = \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * (F\%Sitran) * PV_{ijk})$$

$PSitran_s$: Pago a SITRANSPORTE en el Periodo s

TC_{ijk} : Tarifa según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

PV_{ijk} : Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

F%Sitran : Porcentaje de retribución por gastos administrativos de SITRANSPORTE correspondiente al 2%.

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

Pagos Al Administrador De Fideicomiso

La Participación Económica del Administrador de los Recursos será la que se indique en el Contrato de Fideicomiso suscrito entre EL CONCEDENTE, "EL CONCESIONARIO", el concesionario de operación y el Administrador de los Recursos y será remunerada de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CFid_s = \sum_{i=1}^s (TC_{ijk} * frFid * PV_{ijk})$$

$CFid_s$: Total Costos a retribuir al Fideicomisario por concepto de Administrador de los Recursos para el periodo s.

TC_{ijk} : Tarifa según categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

PV_{ijk} : Pasajeros Validado categoría i, Distancia j, Tipo K, del viaje realizado

fFid : Costo fiduciario expresado como un porcentaje de los ingresos totales del SISTEMA INTEGRADO pactado con el Administrador de los Recursos del Sistema en el proceso adelantado por EL CONCEDENTE, no superior del 0.15%.

Categoría = Adulto, Estudiante, Escolar.

Tipo = Viaje inicial o complementario.

Distancia = Costo establecido por ruta según la distancia de recorrido de la ruta.

86. CONSULTA:

En la **Observación 27** de la primera ronda de consultas, 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 se aprobó la constitución del fondo de contingencia proponiendo un nuevo texto del Anexo 6, incorporando el capítulo “**MECANISMO DE AJUSTE**” en el cual sugerimos los siguientes Cambios:

El capítulo quedaría redactado de la siguiente manera: (Modificaciones subrayadas):

MECANISMO DE AJUSTE

A continuación se determinan los factores que determinan la metodología de actualización del factor Pp_s de pago al Operador del Componente Tecnológico, directamente vinculado a la actualización tarifaria al Usuario (TU) y al la variación de los índices macro económico (IPPM y S):

a) El Factor Pp_s de pago por pasajero transportado, se ajustará cada vez que la actualización de la Tarifa Técnica $TTsit_s$ necesite una actualización de la Tarifa al Usuario TU_s

A cada incremento de la Tarifa al Usuario, se definirá el porcentaje del aumento de TU y se sumara al Pps el % proporcional a su peso en la Tarifa al Usuario.

b) Índice de Precios al Consumidor, que corresponde a la variación estimada por el INEI. Busca capturar las variaciones de los gastos de operación, administración, transferencias, sistemas de cobro, entre otros vinculados directamente a la operación del SIT.

Esta parte se suprime debido a que solo es aplicables a los Operadores de Buses.

~~c) Valor de Patentes y Seguros, que corresponde a un índice de la incidencia de inversiones adicionales en los vehículos. Su valor será estimado por el INEI y/o agente audite encargado por SITRANSPORTE y considera la variación en los seguros, patente y revisión técnica.~~

c) Variación del Costo de Mano de Obra y Salarios, su valor será estimado por el INEI.

Factor de ajuste sobre el pago por pasajero Pp

$$Pp_s = \Delta p p_s + Pp_{s-1}$$

$$\Delta Pp_s = \left(\frac{(TU_s - TU_{s-1})}{TU_{s-1} - 1} * Pp_{s-1} \right) + \left(\left((0.3722 + 0.3477 * \frac{IPPM_s}{IPPM_{s-1} - 1} + 0.2801 * \frac{S_s}{S_{s-1} - 1} \right) - 1 \right) * Pp_{s-1} \right)$$

Donde:

PP_s : Factor Fijo actualizado o Precio por Pasajero actualizado remunerado al Operador Tecnológico, Sistema de Recaudo y Control de Flota e Información al Usuario en el periodo s

ΔPp_s : Variación o actualización del Factor Fijo actualizado o Precio por Pasajero actualizado remunerado al Operador Tecnológico en el periodo s.

TU_s : Tarifa al Usuario en el periodo s

0.3722: Parámetro de ajuste a la unidad que involucra la inversión y reinversiones, capital de trabajo, servicio de deuda, etc., de la estructura de costos de la operación.

0.3477: Ponderador del índice de precios al por mayor en el crecimiento de los costo de operación y mantenimiento.

0.2801: Ponderador del costo de personal en el crecimiento del costo de recaudo

$IPPM_s$: Índice de Precios al por Mayor publicado por el Instituto de Estadística e Informática del Perú para la semana inmediatamente anterior a la fecha de actualización del costo.

S_s : Salario Nominal publicado por el Instituto de Estadística e Informática del Perú para la semana inmediatamente anterior a la fecha de actualización del costo.

s: Semana de Operación (si s=0, corresponde a la fecha de presentación de la propuesta).

s-1: Una semana antes de la semana inmediatamente anterior a la fecha de actualización del costo.

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases

87. CONSULTA:

En la **Observación 28** de la primera ronda de consultas, se solicitó la modificación del Anexo 7 del Contrato de Concesión y considerando estas observaciones, en la absolución de las consultas, el Comité Especial propuso un nuevo texto del **ANEXO 7** sobre el cual tenemos las siguientes solicitudes.

Solicitamos suprimir el numeral a) de la sección 4 del Anexo 7 referente a la presentación semestral de los estados financieros auditados, pues es obligación de toda empresa presentar estados financieros auditados una vez al año, siendo la presentación semestral de estados financieros auditados excesivamente onerosa.

Solicitamos que en el Capítulo III del Anexo 7 se incluya un plazo prudencial para que el Concesionario pueda subsanar las faltas contempladas en dicho Capítulo III.

Solicitamos enumerar taxativamente cada una de las causales por las que se puedan aplicar las penalidades contempladas en el Capítulo III del Anexo 7. En este sentido, solicitamos suprimir los numerales 1.8, 2.3, 3.15 y 1.3 de la Sección 4 del Capítulo III, referidos a causales no definidas expresamente en el Anexo 7.

Solicitamos suprimir la penalidad contenida en el numeral 2.1 de la sección 2 del Capítulo III del Anexo 7 del Contrato de Concesión por ser relativa a deterioraciones fuera de la responsabilidad del Concesionario.

Solicitamos que evalúen la posibilidad de limitar el monto semanal que podrá ser pagado por el Operador tecnológico por los conceptos de Penalidades y Multas definidas en el ANEXO 7 a 5% de la facturación del operador tecnológico en la semana en la cual se tengan que pagar dichas penalidades y multas.

ABSOLUCIÓN:

Procede en parte la consulta del postor debiendo modificarse las bases como sigue:

- Se modifica el segundo párrafo del punto 2 del anexo 7 de las bases quedando como sigue:

EL CONCESIONARIO deberá remitir a EL CONCEDENTE los estados financieros en forma anual dentro de los treinta (30) días calendario del mes siguiente al del periodo reportado.

- Se modifica el ítem a) del punto 4 del anexo 7 de las bases quedando como sigue:

a) Los Estados Financieros anuales debidamente auditados de acuerdo los Normas Generales de Contabilidad y Auditoría.

- Se considera modificarán las bases incorporando en el anexo siete un ítem que establezca un tope de penalidades equivalentes al 20% en la semana en la que se asignen las multas. El superar el tope mencionado por más de dos veces al año se considerará causal de resolución de contrato.

88. CONSULTA:

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

De acuerdo con el segundo 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:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

89. CONSULTA:

En las **Observaciones 30 y 40** de la primera ronda de consultas, se solicitó al Comité que defina varios conceptos vinculados con el incumplimiento del Contrato de Concesión, que no fueron definidos en la absolución a las consultas de la primera ronda de consultas. En este sentido solicitamos que se tenga en cuenta los siguiente:

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 este sentido, solicitamos que en la sección de definiciones del Contrato de Concesión 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:

El postor deberá ceñirse a las bases de licitación.

90. CONSULTA:

El numeral 17.4 de la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión, establece las causales de resolución del Contrato de Concesión imputables al Concesionario.

Considerando que uno de los principios que rige los contratos es el Principio de Continuidad, que busca que los contratos perduren en el tiempo siempre que no haya una causa realmente relevante que haga imposible su cumplimiento y exija necesariamente su terminación, proponemos que las mencionadas causales de resolución del contrato se apliquen siempre que, a consecuencia de algún incumplimiento que no haya sido subsanado dentro del plazo establecido en el numeral 17.5, se genere un daño económico al Concedente o una amenaza a la seguridad pública.

En este sentido, solicitamos modificar el primer párrafo del numeral 17.4 con el siguiente texto: "EL CONCEDENTE podrá resolver el CONTRATO DE CONCESIÓN por las causales imputables a EL CONCESIONARIO señaladas a continuación, siempre y cuando el incumplimiento contenido en dichas causales no haya sido remediado o subsanado dentro del plazo establecido en el numeral 17.5 de la presente cláusula, y como consecuencia de ello se haya generado a EL CONCEDENTE un daño económico o una amenaza a la seguridad pública.(...)"

ABSOLUCIÓN:

Para esto se establece un mecanismo de solución de conflictos que implica trato directo, arbitraje entre otros; por lo que los argumentos para evitar o no se resuelva el contrato podrán ser ampliamente discutidos y considerados en su momento y entendiendo que el postor siempre tendrá disposición a prestar el mejor servicio a la ciudad de Arequipa.

91. CONSULTA:

En la **Observación 31** de la primera ronda de consultas, se realizó una consulta sobre la responsabilidad de los Operadores de Buses por los daños a los equipos del Concesionario, a la cual el Comité Especial nos respondió que "Se coordinara con el Comité Especial de la licitación de la operación de buses". En este sentido, señalamos lo siguiente:

Consideramos que es sumamente importante que los operadores de los buses respondan por los daños que se causen a los equipos del Concesionario por actos vandálicos del personal de dichos operadores, pues dichos daños se encuentran fuera del control del operador del Componente tecnológico no pueden ser asumidos por el mismo.

En este sentido, Solicitamos que se incorpore en el Contrato de Concesión una disposición que responsabilice a los operadores de buses en caso los equipos del Concesionario se pierdan por actos vandálicos de su personal

ABSOLUCIÓN:

Considerando que los procesos de licitación de operación de rutas y el presente se encuentran vinculados es que este Comité Especial ha tomado la decisión de suspender el proceso de licitación hasta el 27 de agosto de 2012 a efectos de coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Comité Especial de Licitación de la operación de rutas aspectos técnicos vinculados.

92. CONSULTA:

En la **Observación 32** de la primera ronda de consultas, solicitamos que se limite la responsabilidad del Concesionario hasta el 20% del Valor Total del Contrato.

En su absolución, el Comité Especial señaló que no se entendía la consulta, por lo tanto nos permitimos explicar y sustentar el porqué de esta solicitud.

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 mas 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 multas y penalidades para garantizar los niveles de servicio requerido en el Contrato de Concesión

De acuerdo con lo expuesto 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.

Los puntos a los que queremos que pongan la mayor atención, son los que la estructura actual de los documentos de licitación (bases, contratos, anexos) no limita

- La obligación de reposición de Fianza
- Los montos que pueden ser reclamados por los conceptos de multas y fianzas

Esta ausencia de límites trae como consecuencia la imposibilidad de cuantificar el nivel de riesgo asumido por nosotros y, por lo tanto, resulta imposible prever cualquier mecanismo para mitigarlo.

Precisamos que la exposición del inversionista se reduciría por la introducción de criterios objetivos (expresados en la primera ronda de consulta a través de las Observaciones 28, 29, 30 y 40 a las que no se obtuvo una absolución razonable) en relación a eventos que podrían conducir a la ejecución de las garantías, multas y penalidades que tendría que soportar el Operador Tecnológico.

Por lo expuesto, consideramos que la responsabilidad del Concesionario por cualquier y todos los daños derivados de, o relacionado con, el incumplimiento de los Servicios y de este Contrato no será mayor a lo menor de: (i) daños directos de la Municipalidad derivados del evento que los haya originado, o (ii) el 20% monto facturado por el Concesionario a la Municipalidad durante los últimos doce (12) meses inmediatos anteriores a la fecha de haber ocurrido el referido evento. Si el evento que genera la responsabilidad del Concesionario ocurre durante los doce (12) meses calendario después de la Fecha de Inicio de los Servicios, la responsabilidad del Concesionario está limitada al 20% del total de la facturación de ACS de acuerdo por lo dispuesto por este Contrato por esos doce (12) meses.

ABSOLUCIÓN:

Considerar la absolución de la consulta 87.

93. CONSULTA:

En la **Observación 34** de la primera ronda de consultas, se consultó sobre el numeral 17.5, a lo que se respondió que “La solicitud del postor no es clara”. Por lo tanto aprovechamos la segunda ronda de consulta para clarificar la consulta referida.

El primer párrafo del numeral 17.5 del Contrato de Concesión establece que “para efectos del ejercicio de la facultad de resolución a que se refiere el numeral 17.3.1 de la presente cláusula, EL CONCEDENTE podrá remitir a EL CONCESIONARIO y a los Acreedores Permitidos, en su caso, un requerimiento escrito señalando la causal de incumplimiento en la que habría incurrido EL CONCESIONARIO y las razones que sustentarían la posición de EL CONCEDENTE (...)”

Solicitamos que en el primer párrafo del numeral 17.5 de la Cláusula Décimo Séptima del Contrato de Concesión se modifique la palabra “puede” por “debe”, ya que este proceso debiera ser obligatorio para el correcto funcionamiento del Sistema. En este sentido, el texto original referido debería ser sustituido con el siguiente texto:

“Para efectos del ejercicio de la facultad de resolución a que se refiere el numeral 17.3.1 de la presente cláusula, EL CONCEDENTE deberá remitir a EL CONCESIONARIO y a los Acreedores Permitidos, en su caso, un requerimiento escrito señalando la causal de incumplimiento en la que habría incurrido EL CONCESIONARIO y las razones que sustentarían la posición de EL CONCEDENTE (...)”

ABSOLUCIÓN:

Procede la observación del postor; por lo que se modifica el primer párrafo del numeral 17.5 del contrato de concesión quedando como sigue:

“Para efectos del ejercicio de la facultad de resolución a que se refiere el numeral 17.3.1 de la presente Clausula, EL CONCEDENTE deberá remitir a EL CONCESIONARIO y a los Acreedores Permitidos, en su caso, un requerimiento escrito señalando la causal de

incumplimiento en la que habría incurrido EL CONCESIONARIO y las razones que sustentan la posición de EL CONCEDENTE. EL CONCESIONARIO debe responder el requerimiento dentro de un plazo no mayor de cuarenta y cinco (45) días, señalando claramente su posición respecto de la imputación hecha por EL CONCEDENTE. En caso EL CONCESIONARIO acepte la causal de incumplimiento debe señalar las medidas tomadas o que tomará para subsanar la causal”.

94. CONSULTA:

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 45 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, 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:

El postor debe ceñirse a lo establecido en las bases; pudiendo dentro del ejercicio de su derecho solicitar un plazo mayor con la justificación debida; más aun considerando lo indicado en la consulta que no todos los casos requerirían un plazo mayor siendo por tanto casos especiales.

95. CONSULTA:

En la **Observación 35** de la primera ronda de consultas, se solicitó la incorporación de una cláusula de Propiedad Intelectual a lo que el Comité Especial respondió que “Todos los sistemas formaran parte de la concesión”. Queremos precisar que no se debe confundir Propiedad Intelectual con Propiedad de los equipos y Licencias de uso de los programas y software del Sistema.

Al comprar una computadora con una licencia para un sistema operativo, una persona o empresa adquiere la propiedad sobre la computadora, pero no sobre las patentes y derechos de propiedad intelectual del sistema operativo o la computadora misma que le permita fabricar y vender este modelo de computadora.

Asimismo, poseer una licencia de uso de un sistema operativo, no implica tener los patentes, códigos fuentes y derechos de propiedad que permitan modificar y/o comercializar este software. Nuestra solicitud respecto a la Propiedad Intelectual es similar que en el caso descrito. Si bien los equipos físicos, así como las licencias de uso de todo el software forman parte del Sistema, ello no implica que las patentes y derechos de Propiedad Intelectual sean parte del mismo.

El Contrato de Concesión no contiene una cláusula referente a Propiedad Intelectual y es fundamental que el contrato cuente con regulación expresa sobre este punto, más aun considerando que la gran mayoría de los contratos de concesión en el país cuentan con una cláusula específica sobre Propiedad Intelectual.

En este sentido, sugerimos incorporar la regulación correspondiente en la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión, a través de la cual se proteja los elementos de propiedad

intelectual del Concesionario, tales como software, licencias, modelos, manuales y cualquier otro que desarrolle y/o adquiera. En este sentido, en caso de terminación del Contrato de Concesión, independientemente de la causal de terminación, el Concesionario pondrá a disposición del Concedente las licencias de uso de los elementos de propiedad intelectual del Concesionario, tales como software, licencias, modelos, manuales y cualquier otro que desarrolle y/o adquiera, excepto la documentación técnica completa del Sistema y los equipos, los algoritmos de encriptación, códigos fuente y otros elementos de propiedad del Concesionario que no puedan ser cedidos. Los elementos protegidos por normas de propiedad intelectual referidos, únicamente podrán ser usados para la operación del Sistema por el Concedente o por el operador designado en reemplazo del Concesionario, no pudiendo ser transferidos, licenciados o cedidos bajo ningún título a otras entidades de Gobierno local o central, a otros sistemas de transporte, recaudo o información, ni a ninguna persona natural o jurídica ajena al Sistema.

ABSOLUCIÓN:

Son bienes de la concesión las licencias de los software para cada uno de los componentes de los sistemas operativos del BRT, (Control de Flota, Programación, Control de Itinerario, Ayuda a la Explotación, etc)

En caso de terminación del Contrato de Concesión, independientemente de la causal de terminación del Contrato, EL CONCESIONARIO pondrá a disposición de EL CONCEDENTE las licencias de uso de los elementos de propiedad intelectual de EL CONCESIONARIO, tales como software, licencias, modelos, manuales y cualquier otro que desarrolle y/o adquiera, excepto la documentación técnica completa del SISTEMA y los equipos, los algoritmos de encriptación, códigos fuente y otros elementos de propiedad de EL CONCESIONARIO que no puedan ser cedidos.

Los elementos protegidos por normas de propiedad intelectual referidos, únicamente podrán ser usados para la operación del Sistema por el Concedente o por el operador designado en reemplazo del Concesionario, no pudiendo ser transferidos, licenciados o cedidos bajo ningún título a otras entidades de Gobierno Local o Central, a otros Sistemas de Transporte, Recaudo o Información, ni a ninguna persona natural o jurídica ajena al Sistema.”

96. CONSULTA:

En la **Observación 37** de la primera ronda de consultas, se solicitó precisar las bases de cálculo de la indemnización a ser pagada a favor del Concesionario en caso de Caducidad de la Concesión por causales imputables al Concedente.

En la absolución de la consulta sólo se indica que el Postor debe ceñirse a las bases, sin explicar las razones por las cuales se denegó el pedido. Los conceptos que hemos solicitado incluir para el cálculo de la indemnización a favor del Concesionario en caso de Caducidad de la Concesión por causales imputables al Concedente, son un componente muy importante en el análisis de riesgos del proyecto. Por este motivo, nos permitimos insistir en la inclusión de un listado de conceptos definiendo los elementos a tomar en cuenta para el cálculo de la indemnización.

Solicitamos que se modifique la cláusula 17.10.3 del Contrato de Concesión para precisar que, el cálculo de la indemnización a ser pagada a favor del Concesionario, en caso de caducidad de la Concesión por causales imputables al Concedente, considere, necesariamente, los siguientes conceptos:

- *El valor de cualquier financiamiento existente a la fecha de caducidad o que haya sido contratado por el Concesionario con la finalidad de cumplir sus obligaciones bajo el presente Contrato de Concesión;*
- *Todos los gastos no recuperados de construcción, implementación e instalación;*
- *Cualquier costo de transferencia provocado por la terminación de la Concesión, no amortizado y no recuperado;*
- *Comisiones de ventas en las que haya incurrido o que hayan sido pagadas por el Concesionario;*
- *Cualquier penalidad de terminación anticipada pagada bajo el Contrato de Concesión;*
- *Todos los costos de liquidación en los que incurra el Concesionario, incluyendo, pero no limitándose a costos de despido de empleados, disposición de activos y cierre de oficinas;*
- *El valor en libros de todos los equipos, sistemas o licencias no transferidas al Concedente;*
- *Lucro cesante, gastos por compra de equipos o ejecución de servicios.*

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases; considerando la cláusula dieciséis del contrato de concesión.

97. CONSULTA:

En la **Observación 38** de la primera ronda de consultas, se solicitó aclarar las condiciones en las cuales el desequilibrio económico afectaría al Concedente o suprimir esta posibilidad del Contrato.

En la absolución a la consulta sólo se indicó que el Postor debía ceñirse a las bases, sin explicar cuales son las condiciones en las que el desequilibrio económico afectaría al Concedente, lo que refuerza nuestra consideración inicial respecto de la imposibilidad de la ocurrencia de dicha situación.

En este sentido, consideramos que es necesario que se elimine completamente el siguiente texto del Numeral 19.10:

“...Si el desequilibrio afecta a EL CONCEDENTE, EL CONCESIONARIO otorgará una compensación a EL CONCEDENTE, equivalente a la diferencia del monto obtenido en el literal 19.8 (i) menos el monto obtenido en el literal 19.8 (ii).”

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá ceñirse a lo establecido en las bases.

98. CONSULTA:

En la **Observación 39** de la primera ronda de consultas, se solicitó la inclusión de una cláusula de exclusividad y no competencia a la que se nos respondió que debíamos ceñirnos a lo establecido por las Bases. En este sentido, señalamos lo siguiente:

Si bien el numeral 2.1 de la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión establece que la operación del Servicio de Recaudo, Control de Flota y Sistema de Información al Usuario en el SIT (URCI) se otorgan en concesión al concesionario de manera exclusiva, no existe en el

Contrato una cláusula específica que establezca el derecho de exclusividad del Concesionario y limite la competencia.

En este sentido, solicitamos que se incluya una cláusula de exclusividad y no competencia respecto del Servicio de Recaudo, Control de Flota y Sistema de Información al Usuario en el SIT (URCI) a favor del Concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Se procede a incorporar el numeral 7.7 del contrato de operación como sigue:

“Adoptar todas las medidas legales necesarias con la finalidad de garantizar que el Servicio de Recaudo, Control de Flota y Sistema de Información al Usuario en el SIT (URCI) objeto del presente contrato sea prestado por EL CONCESIONARIO de manera exclusiva y sin competencia. Dichas medidas incluyen acciones de carácter general y particular que garanticen la exclusividad y no competencia del Servicio de Recaudo, Control de Flota y Sistema de Información al Usuario en el SIT (URCI)”.

99. CONSULTA:

En la **Observación 41** de la primera ronda de consultas, se realizó una consulta en relación al numeral 11.5 del Contrato de Concesión de acuerdo con el cual, el Concedente está facultado a realizar la supervisión del Servicio por medio de un tercero.

Al respecto, el Comité Especial nos remitió a la respuesta a la Observación 28 que contiene la nueva versión del Anexo 7 del Contrato, específicamente a la sección 2 del Capítulo II, referente a la Auditoría Externa y Control Interno.

Sin embargo, ello no responde la pregunta planteada, pues la sección 2 del Capítulo II del Anexo 7 modificado se refiere a auditorías contables, mientras que el numeral 11.5 de la Cláusula Décimo Primera del Contrato de Concesión se refiere tanto a auditorías contables como a auditorías técnicas que verifiquen la correcta prestación del Servicio.

En este sentido, solicitamos que se especifique, en el numeral 11.5, que el tercero que realice la auditoría contable va a ser una empresa de auditoría acreditada y de primer nivel. Asimismo, se deberá señalar que la auditoría técnica será realizada por una empresa acreditada de primer nivel y solamente se llevará a cabo con la finalidad de verificar un posible incumplimiento del Concesionario, y no podrá ser realizada por un tercero que sea competidor del Concesionario.

ABSOLUCIÓN:

Se modifican el punto dos del segundo capítulo del anexo 7 del contrato de operación como sigue:

“El CONCESIONARIO deberá someter la contabilidad de sus negocios a la revisión y concepto de un auditor externo acreditado y de primer nivel, o establecer una revisoría fiscal que desempeñe la labor de auditoría y fiscalización correspondiente”.

100. CONSULTA:

Bajo las consideraciones expuestas en la Observación anterior, es necesario que el numeral 11.5 establezca un plazo previo para de notificación al Concesionario de la realización de una auditoría.

ABSOLUCIÓN:

Procede la observación del postor; por lo que se modifica el primer párrafo del numeral 11.5 del contrato de concesión como sigue:

“11.5 Supervisión de la prestación del Servicio

Que la supervisión sea realizada por EL CONCEDENTE o por medio de tercero para lo cual se notificará al CONCESIONARIO con una anticipación de dos días hábiles; adicional a esto se firmará con EL CONCESIONARIO un Convenio de Confidencialidad, de manera de resguardar la información proporcionada al supervisor”.

101. CONSULTA:

En la **Observación 106** de la primera ronda de consultas, otro postor solicitó precisar los requerimientos del “sistema de comunicación al usuario” con el cual deberá contar el Concesionario en cada estación.

En la absolución a dicha consulta se indicó que el Concesionario deberá contar con lo siguiente:

1. Sistema de Paneles de próxima llegada/Parada en Buses y Estaciones;
2. Sistema de Megafonía Digital;
3. Sistema de comunicación para invidentes;
4. Sistema Sonoro de orientación en Buses y Estaciones

El punto que se refiere a los buses no debería ser mencionado en esta parte, debido a que el texto hace referencia a los equipos por instalar en cada estación.

Respecto a los equipos en estación arriba mencionados, los mismos no están definidos en un anexo del Contrato lo que nos parecía normal, sin embargo, tenemos las siguientes observaciones:

- El Sistema de Paneles de próxima llegada no es de gran importancia en un sistema que cuenta con una sola línea troncal, en el cual lo más importante es una señalización fija que establezca que servicio se toma en qué puerta.
- Los Sistemas de Megafonía Digital, comunicación para invidentes, sonoro de orientación en estaciones deberían formar parte de la infraestructura de las estaciones.

En este sentido, solicitamos confirmar que los sistemas arriba mencionados no son parte de los requisitos del Concesionario. En caso contrario, se necesita definir las especificaciones técnicas de los equipos por instalar en el Anexo 9 del Contrato de Concesión y mencionar las cantidades correspondientes en el Anexo 3B el Contrato de Concesión.

ABSOLUCIÓN:

Los sistemas para las Estaciones son

1. Sistema de Paneles de próxima llegada;
2. Sistema de Megafonía Digital;
3. Sistema de comunicación para invidentes;
4. Sistema Sonoro de orientación

Y están definidos en el anexo 9 de las Bases

102. CONSULTA:

De acuerdo con lo establecido en el numeral 8.1.9 de la Cláusula Octava del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a “asumir la pérdida de ingresos producto de fraudes, clonaciones, infiltraciones y suplantaciones en los medios de validación de acceso.”

Consideramos que el texto del referido numeral debe ser precisado con la finalidad de garantizar que el Concesionario responda únicamente por aquellas pérdidas de ingresos producidos por fraudes, clonaciones, infiltraciones y suplantaciones que se encuentren dentro del control razonable del Concesionario, con lo cual, es necesario que el Concesionario solamente responda si la pérdida de ingresos sea producida por hechos imputables al Concesionario.

En este sentido, solicitamos que se modifique el numeral 8.1.9 de la Cláusula Octava del Contrato de Concesión con el texto siguiente: “asumir la pérdida de ingresos producto de fraudes, clonaciones, infiltraciones y suplantaciones en los medios de validación de acceso, siempre y cuando dichas pérdidas sean producidas por hechos u omisiones imputables al Concesionario.”

ABSOLUCIÓN:

El postor deberá considerar la absolución a la consulta 28.

103. CONSULTA:

El Proyecto del Contrato de Fideicomiso que se adjuntó a la Circular 003-2012-MPA-CELCT 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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomarán en cuenta sus observaciones oportunamente.

104. CONSULTA:

De acuerdo con el numeral 11.1 de la Cláusula Undécima del Proyecto del Contrato de Concesión, 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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomarán en cuenta sus observaciones oportunamente.

105. CONSULTA:

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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomarán en cuenta sus observaciones oportunamente.

106. CONSULTA:

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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomarán en cuenta sus observaciones oportunamente.

107. CONSULTA:

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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

108. CONSULTA:

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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

109. CONSULTA:

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 y cuya modificación hemos solicitado en la Observación 35 del presente documento..

ABSOLUCIÓN:

El contrato de fideicomiso fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

110. CONSULTA:

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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

111. CONSULTA:

De acuerdo con el numeral 20.3 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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomarán en cuenta sus observaciones oportunamente.

112. CONSULTA:

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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomarán en cuenta sus observaciones oportunamente.

113. CONSULTA:

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 las 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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

114. CONSULTA:

La terminología utilizada en la sección “FONDO GENERAL (FG)” de la Cláusula Vigésimo Quinta 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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

115. CONSULTA:

De acuerdo con la sección “FONDO GENERAL (FG)” de la Cláusula Vigésimo Quinta 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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

116. CONSULTA:

El último párrafo de la Cláusula Trigésimo Tercera 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 fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.

117. CONSULTA:

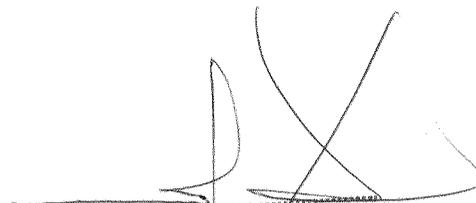
El numeral 56.1 de la Cláusula Quincuagésima Sexta del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establece que el Factor Fiduciario será designado dentro de los quince (15) días calendarios desde la suscripción del Contrato de Fideicomiso.

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 56.1 de la Cláusula Quincuagésima del Proyecto del Contrato de Fideicomiso establezca quien será el Factor Fiduciario.

ABSOLUCIÓN:

El contrato de fideicomiso fue incorporado como información referencial y sujeta a modificaciones con el proveedor del servicio de fideicomiso; por lo que se tomaran en cuenta sus observaciones oportunamente.



Arq. César Durán Arrospide
Presidente del Comité Especial
del Componente Tecnológico
R.A. N° 1237 - 2011 - MPA