

Callao, 26 de Febrero del 2016

Señores:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones - DGTA  
Jr. Zorritos 1203 – Cercado de Lima

056660-2016  
26 FEB. 2016

Atn: **Presidente de Comité de Selección**

1202 VM

Ref.: **Concurso Público Internacional N°001-2015/MTC – MTC, subvención directa – 2da Convocatoria**  
**“Selección de Operador del Servicio de Transporte de Pasajeros mediante Ferry en la ruta Iquitos – Santa Rosa”**

Presente.-

26 FEB. 2016

De nuestra consideración:

RECIBIDO  
15.45 PM

Por medio de la presente, sírvase encontrar en los adjuntos nuestra formulación de consultas y observaciones de acuerdo al punto 2.4 de las presentes bases. Así mismo, se adjunta un CD contenido las consultas y/o observaciones formuladas.

Sin otro particular, agradecemos la atención a la presente.

Atentamente

Marcelo Bustamante Pinillos  
Gerente Comercial | Cosmos Agencia Marítima

**2da CONVOCATORIA - CONCURSO PÚBLICO PARA SELECCIONAR EL OPERADOR DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ACUÁTICO REGULAR EN NAVES TIPO FERRY PARA LA RUTA IQUITOS-SANTA ROSA**

**COSMOS AGENCIA MARITIMA SAC**

**I.- COMENTARIOS A LAS BASES DEL CONCURSO QUE NECESITAMOS SEAN REVISADOS NUEVAMENTE PARA EL PRÓXIMO LANZAMIENTO DEL CONCURSO**

1. En relación a la definición del **MONTO MÁXIMO DE SUBVENCIÓN**, indicada en el numeral 1.5 de las bases, por favor confirmar nuestra interpretación:

- Dicho monto no incluye IGV, en consecuencia, al MONTO DE SUBVENCIÓN OFERTADO, se le puede agregar el IGV?

Esta interpretación se sustenta en el hecho de que los pasajes por el servicio de transporte de pasajeros que prestaría el futuro Operador no estarían afectos a IGV. Sin embargo, el pago de la subvención mensual que realizaría el Estado al futuro Operador (en contraprestación de disponer 200 asientos y 3 vueltas semanales) sería el monto solicitado en la Oferta más IGV. Con ello, los posibles cambios futuros en la tasa impositiva del IGV no afectarían el desarrollo del negocio, y se podrían recuperar el crédito generado por el IGV de costos e inversión. Existen experiencias similares como en la línea 1 del Tren Eléctrico, donde la Tarifa por el servicio que prestan a los pasajeros están exonerados de IGV pero el Estado les paga la subvención agregando el IGV

2. El segundo párrafo del Numeral 1.5 indica que el monto de la subvención incluye los impuestos y servicios portuarios. Necesitamos nos definan qué tipo y a cuánto ascienden los impuestos y servicios portuarios.
3. De acuerdo a la definición de Operador una nave de bandera extranjera solo puede operar por un plazo no mayor a 6 meses, solicitamos se amplíe este plazo por un año, teniendo en cuenta los procedimientos administrativos que se tienen que seguir.
4. Respecto al Capítulo II Calendario del Concurso solicitamos ampliar el plazo para la presentación del Sobre 1 y 2, toda vez que la fecha 22 de marzo es muy limitado para principalmente conseguir el ferry que cumpla las características del concurso. Por experiencia con la primera convocatoria el plazo fue muy limitado y termino desierto.
5. Respecto al Capítulo II literal b) se indica que los postores que presenten ofertas económicas válidas, aquel postor que solicite un monto menor de subvención considerando también el número de meses se convierte en postor ganador. Quiere decir que para la evaluación también se tendrá en consideración el número de meses a operar y por lo tanto no es fijo los 120 meses de operación.
6. Capítulo II referido a los Asientos Subvencionados, queremos entender qué significa que la distribución de asientos subvencionados puede ser modificada periódicamente de acuerdo

a la demanda de pasajeros. La distribución no debería ser determinada por el Operador del Ferry en base a su experiencia.

7. Capítulo II referido Mecanismo para que el Estado cese su intervención. Se señala que la DGTA realizará un Estudio Económico, dicho estudio determinará las nuevas condiciones (entre otras, reducción de la subvención) que regirán la posibilidad de renovación del contrato por 5 años más siempre que el Operador acepte. Al respecto, se recomienda agregar a la cláusula del Plazo del Contrato (numeral 1.10 de las Bases, y cláusula cuarta de la Proforma de contrato) que el plazo es de 120 meses son prorrogables de acuerdo a lo indicado en el Capítulo II de las Bases.
8. En relación al Anexo N° 08 de las Bases (CARTA DE OFERTA ECONÓMICA)
  - De confirmarse nuestra interpretación de la definición al MONTO MÁXIMO DE SUBVENCIÓN, indicar expresamente que a la oferta económica se le agregará el IGV, en línea con lo sugerido en el punto 1 de nuestro comentario.
9. En el inciso b. Requisitos Técnicos de las Bases se indica que el Operador tiene 72 horas para contratar una nave de similares características para seguir prestando el servicio y que el periodo de reemplazo no excederá los 15 días calendarios, Sugerimos:
  - Ampliar dicho plazo, pues resultaría insuficiente en caso se tenga que conseguir una nave de nacionalidad extranjera.
  - Se cambie la condición "de que la nave sea de similares característica" por "la nave cumpla con el objetivo de dar continuidad al servicio", pues por condiciones de mercado, en los plazos exigidos, puede ser que no se consiga nave que sea de similares características a los solicitadas en el contrato.
10. Segundo párrafo del numeral 2.18 referido a la entrega de la subvención, en el cual se indica que la entrega de la subvención se realizará, entre otras condiciones, cuando la DGTA haya presentado el informe de conformidad. Sin embargo, el punto 3 del numeral 8 indica que el pago se realizará a los 15 días de que el Operador como mínimo acredite el número de viajes semanales, esta acreditación se puede realizar al momento en que el Operador solicite el pago mensual a partir del cual se cuentan los 15 días, mientras que el informe de la DGTA puede tardar más de 15 días, más aún porque no hay un plazo para la emisión del informe. Por lo cual se sugiere:
  - Que la oportunidad del pago de la subvención mensual sea según lo establecido en el numeral 8 punto 3.
  - En caso, se mantenga la condición previa del informe de la DGTA, se solicita incorporar un plazo para dicho informe.
  - Para ambos casos, se sugiere en caso hubiera retrasos en la oportunidad de pago de la subvención aplicar una tasa compensatoria a favor del futuro Operador.
11. En el numeral 5.4 Penalidades se incluye una penalidad por zarpar fuera de las horas programadas, qué pasa si por eventos climatológicos el ferry se encuentra en imposibilidad de zarpar de acuerdo al cronograma previsto? Asimismo, se establece como penalidad no

reiniciar el servicio en un plazo de 72 horas, no obstante en el numeral anterior de las presentes consultas se establece un plazo de 15 días calendarios.

## II.- COMENTARIOS A LA PROFORMA DE CONTRATO

12. Clausula cuarta, el Contrato entra en vigencia desde el día siguiente de su suscripción, sin embargo, el inicio de la prestación del servicio no podrá exceder de los 60 días calendarios posterior a la suscripción del contrato. Por estos 60 días calendarios se reconocerá el pago de la subvención.
13. Cláusula sexta, referida a las obligaciones del Operador
  - Numeral 10, permitir como equipaje del pasajero mercancía lícita excluyendo los bienes de carácter peligroso, perjudicial, drogas, entre otros. Se sugiere no trasladar la obligación de seguridad al Operador ya que dicha obligación corresponde al Estado, y el Operador solo debería ser un colaborador de los temas de seguridad más no responsable del mismo.
14. Cláusula Séptima, referida a los derechos del Operador
  - Numeral 7.2, la subvención se reajusta anualmente de acuerdo a la fórmula establecida en el Anexo N°3. En dicho Anexo se establece que el reajuste se aplicará conforme a la variación del índice de precios del consumidor. Al respecto, se sugiere agregar una fórmula con sus respectivos índice, donde a nuestro entender la fecha base de ajuste (“índice cero”) correspondería a la fecha de presentación de oferta.
15. Existe una contradicción en el Contrato puesto que en la cláusula décimo primera “Forma de Pago”, establece que el pago de la subvención será sobre la base del número de asientos que se pondrá a disposición de los pasajeros. Se asumió en todo momento que el pago de la subvención es fijo independientemente del número de pasajeros que usen el servicio en base a los 200 asientos.
16. No se observa un procedimiento para el acceso al beneficio del subsidio que otorgaría el Estado a los futuros Beneficiarios. Por lo tanto, ¿se entendería que la DGTA sería el encargado de otorgar el acceso a dicho beneficio aplicando sus propios procedimientos y criterios? siendo responsabilidad del futuro Operador solo asegurar la disponibilidad de los 200 asientos y 3 viajes semanales. De lo contrario podría interpretarse que los 200 primeros usuarios que requieran el servicio tengan derecho al subsidio y los que superen dicha cantidad tendrían que pagar las tarifas establecidas.
17. Se solicita indiquen bajo que norma se registrará para la vigilancia de seguridad operacional.
18. Solicitamos nos puedan brindar el detalle de la infraestructuras con las que cuentan o contarán en cada locación (fotos y descripción de los muelles, facilidades de comunicación, cobertura de internet, nivel de señal, conectividad móvil, etc); esto con fines de establecer los recursos tecnológicos para este servicio.

19. De la inspección realizadas, sabemos que los puntos de las recaladas no se encuentran en óptimas condiciones, qué inversiones realizará ENAPU para que las naves puedan realizar los embarques y desembarques de manera segura? Y en qué plazo?
20. Se solicita nos puedan facilitar el criterio para determinar lo siguiente de las presentes bases:
  - " Nota: el número de pasajeros a embarcarse en cada puerto será determinado por la DGTA antes de concluir la marcha blanca"
21. En cuanto al procedimiento de control de equipaje solicitado; en caso de algún hallazgo de droga u otro; ¿se contará con una entidad del estado (DIRANDRO, u otro) para controlar el tráfico de drogas, personas u otro? Así mismo, el MTC ¿brindará el servicio de policías a bordo de las naves?
22. Se debe tener un plan de seguridad fluvial durante las operaciones del Ferry a cargo del Estado; similar a Guardacostas en el mar por temas de robos, contrabando, narcotráfico, etc.
23. En caso, que la DGTA inspeccione las naves fuera del tiempo expresada en el cronograma de las bases de esta licitación; solicitamos que el DGTA asuma las penalidades que pudieran haber de la negociación en el proceso de adquisición de estas naves o en todo caso quedará clara, que cualquier demora por parte de DGTA liberará de responsabilidad al postor.

Quién asume el costo de inspección de las naves prevista en el cronograma del Concurso?
24. Se requiere balizaje en la ruta programa, ENAPU o el MTC tiene previsto estas inversiones que son necesarias para la correcta operación.
25. Se solicita se pueda reconsiderar una nave de hasta 25 años de antigüedad como máximo y que cumpla con los criterios especificados en el anexo 01 de las presentes bases. ✕
26. Por favor definir el tiempo de implementación de este proyecto, considerando inspecciones, tiempos de llegada de la nave (dependiendo del punto de compra), acondicionamiento, etc; o si se considera una embarcación nueva el tiempo de entrega de la misma.
27. Por favor revisar los tiempos de navegación, ya que de acuerdo a inspecciones realizadas en campo; los tiempos de parada en cada punto para el desembarque y embarque de pasajeros y control de equipajes pueden ser mayores a los mencionados en las bases.