



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Transporte
Aeroviario

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

Lima, 02 de marzo de 2016

OFICIO No. 001 -2016-MTC/Concurso Ferry –Segunda Convocatoria

Señor Marcelo Bustamante Pinillos
Gerente Comercial /Cosmos Agencia Maritima
Jr. Mariscal Miller No. 450 Piso 9, Callao-Perú

Ref.: Concurso Público Internacional No. 001-2015/MTC-MTC, Subvención Directa "Selección de Operador del servicio de Transporte de Pasajeros mediante Ferry en la ruta Iquitos-Santa Rosa.-Segunda Convocatoria

Ciudad.-

Me dirijo a usted a fin de dar respuesta a su comunicación de fecha 26 de febrero de 2016, mediante la cual formula consulta y observaciones a las bases.

Al respecto, adjunto encontrará el desarrollo de las respectivas respuestas, las cuales serán publicadas en la web: www.mtc.gob.pr/Ferry

Atentamente,

Lauro J. Márquez De Oliveira
Presidente del Comité de Selección
Concurso Público Internacional No. 001-2015/MTC-MTC
Subvención Directa
Segunda Convocatoria



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 está exonerada de IGV pero el Estado les paga la subvención agregando el IGV

Respuesta:

El monto máximo de la subvención comprende los costos operativos, seguros, impuestos, tributos, servicios portuarios y cualquier otro cargo, así como todo aquello que sea necesario para la correcta ejecución del servicio de transporte acuático de pasajeros, con naves de bandera peruana.

Actualmente, el servicio esta exonerado del IGV por prestarse en el Departamento de Loreto.

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.

Respuesta:

Los impuestos están definidos por la Administración Tributaria –SUNAT.

En cuanto a los servicios portuarios estarán a cargo del administrador portuario-ENAPU S.A.

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.

Respuesta

El Decreto Legislativo No. 1184 que declara de necesidad e interés público, la prestación del servicio de transporte acuático de pasajeros en naves tipo ferry en la Amazonía peruana, señala que en caso de inexistencia de naves propias o arrendadas de bandera nacional se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas por un periodo que no superará los seis (6) meses, no prorrogables.

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.

Respuesta

Los plazos se han ajustado a la necesidad de contar con el servicio al más breve plazo, como se conoce, la primera convocatoria ha sido declarada desierta el 17 de noviembre de 2015 y se informó que pronto se publicaría la Segunda Convocatoria.

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.

Respuesta

Tal como lo señala el numeral 3 del anexo de las bases, la evaluación económica consistirá en asignar el puntaje máximo establecido a la oferta económica válida que solicite el menor monto de subvención anual y mensual.

El plazo del contrato es 120 meses

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.

Respuesta

Es un viaje con escalas, la cantidad de pasajeros para y desde cada escala se determinará periódicamente, de acuerdo con la demanda. Los pobladores de los punto de salida y llegada, así como de las poblaciones de escala en la ruta del ferry serán atendidas racionalmente.

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.

Respuesta

El Comité de Selección acoge la recomendación del postor: 1.10 Plazo del Contrato es ciento veinte (120) meses prorrogable por cinco (5) años más, de acuerdo con las condiciones señaladas 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.

Respuesta

El monto máximo de la subvención comprende los costos operativos, seguros, impuestos, tributos, servicios portuarios y cualquier otro cargo, así como todo aquello que sea necesario para la correcta ejecución del servicio de transporte acuático de pasajeros, con naves de bandera peruana.

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 las solicitadas en el contrato.

Respuesta

De acuerdo con el Reglamento aprobado por la Resolución Ministerial No. 576-2015-MTC.01.02, modificada por Resolución Ministerial No. 066-2016-MTC.01.02 en caso el ferry salga fuera de servicio, permite que se reemplace con una nave con capacidad mínima de 200 pasajeros por un periodo máximo de 15 días hasta por 2 veces al año.

La norma también señala que la limitación de los 15 días no se aplica en caso el ferry se reemplace con una nave de características iguales a las del contrato (numeral 3 del literal B) Requisitos Técnicos del numeral 2.8.

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.

Respuesta

El Comité de Selección acoge la sugerencia del postor en los siguientes términos.

2.18 ENTREGA DE LA SUBVENCIÓN

El MTC entregará la subvención al operador de manera mensual sobre la base del número de viajes que éste haya realizado en cumplimiento de las frecuencias semanales que se establecen en el contrato y en las condiciones señaladas en el numeral 8.0

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.

Respuesta:

El numeral 10.0 señala los casos de fuerza mayor.

Respecto de la penalidad por no realizar el servicio, cabe señalar que un caso es no reiniciar el servicio dentro de las 72 horas con otra embarcación (una embarcación con capacidad mínima de 200 pasajeros lo cual significa que se encuentre en capacidad de brindar continuidad en el servicio subvencionado, bajo las condiciones que señala el numeral 66.2 del artículo 62 del Reglamento, aprobado por Resolución Ministerial No. 066-2016-MTC/01.02.

El otro caso, de los 15 días que se hace referencia en la tabla de penalidades es que con la nave de 200 pasajeros solamente se puede prestar el servicio por un periodo no mayor a 15 días calendario y solo por 2 veces al año.

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.

Respuesta

Tal como se señala en las Bases la subvención se paga por viajes realizados, lo que expresa la Cláusula Cuarta es que el operador puede recibir la subvención desde que inicia el servicio que podría ser al día siguiente de la suscripción del contrato.

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.

Respuesta

Las autoridades cumplen su labor de prevención y represión del delito, independiente de la labor de las autoridades el Operador tomará las precauciones para velar por la seguridad de los pasajeros y del Ferry.

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.

Respuesta

El monto máximo de la subvención corresponde al año 2016. El reajuste será para el año 2017 considerando IPC del año 2016 y así sucesivamente.

- #### 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.

Respuesta

El número de asientos disponibles es 200 independientemente del número de pasajeros que usen el servicio.

- #### 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.

Respuesta

El operador deberá diseñar su sistema electrónico de venta de pasajes y control de pasajeros, la subvención es directa para el operador que tiene como única limitación vender los boletos dentro del rango de valores máximos y mínimos señalados en el Cuadro 1 del contrato y el Cuadro 1 de las Bases

La cantidad de pasajeros a embarcarse en cada puerto o escala será determinada inicialmente por la DGTA de acuerdo con la demanda observada durante la denominada Marcha Blanca, posteriormente se harán los ajustes necesarios a fin que la proporción sea equilibrada.

17. Se solicita indiquen bajo que norma se registrá para la vigilancia de seguridad operacional.

Respuesta

La operación de la nave se desarrollará dando cumplimiento a lo que señala la Organización Marítima Internacional (OMI), así como el Reglamento del Decreto Legislativo No. 1147

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.

Respuesta

En principio se utilizarán las facilidades existentes en ENAPU en Iquitos y de la Marina de Guerra en Santa Rosa, previamente se suscribirá un convenio de colaboración.

Para los puntos de escala en tanto se construya las facilidades operacionales, señaladas en la respuesta siguiente, el operador pondrá las facilidades básicas necesarias para el amarre y desamare del ferry y pueda embarcar y desembarcar a los pasajeros, con seguridad.

Sobre las comunicaciones el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha incrementado la cobertura en la zona para telefonía celular y es la que está disponible actualmente.

Posteriormente, el administrador portuario contará con un sistema de comunicación permanente con el ferry.

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?

Respuesta

En cuanto a la construcción de las facilidades portuarias el estado actual es el siguiente:

1. Proyecto de estación de pasajeros en el TP Iquitos

En relación a la Construcción de la Estación de Pasajeros: ENAPU S.A.

El proyecto comprende los siguientes componentes:

- Edificaciones
- Equipamiento

ENAPU Iquitos se encuentra en la etapa de concurso para la elaboración del expediente técnico, el cual está previsto que esté concluido a fines de abril del 2016.

En relación a la Construcción del Puente Basculante y Pontones, defensas rivereñas: SIMAI - ENAPU S.A.

El proyecto comprende los siguientes componentes:

- Construcción de Pontones y puente basculante
- Defensas rivereñas

Estos componentes están a cargo de SIMAI, ya se tiene concluido los estudios del expediente técnico y se prevé empezar el mes de marzo con la ejecución del proyecto, se proyecta culminar las obras para Julio del 2016.

2. En relación a la Construcción de los terminales intermedios a cargo de APN

Se encuentra en estudios a nivel de perfil del proyecto "Construcción de Terminales Portuarios de Pasajeros en las principales localidades del río Amazonas".

Para la primera semana de marzo se contaría con los estudios técnicos concluidos (batimetría, topografía, geodesia, medición de caudales, entre otros) en las localidades seleccionadas.

Se prevé tener la viabilidad para fines de abril del 2016.

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"

Respuesta

El criterio será hacer la distribución pro con la cantidad de pasajeros que requieran el servicio de que será determinado durante el proceso de la marcha blanca, la cual será reajustada, de acuerdo con la demanda.

La distribución será determinada durante la marcha blanca, en principio el criterio es que el mayor número de pasajeros serán los que se embarquen en el punto inicial con destino al punto final (Iquitos y Santa Rosa y viceversa)

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 (DIRANDRD, 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?

Respuesta:

El operador adoptará las medidas de control y seguridad correspondientes, sin perjuicio del control correspondiente por parte de las autoridades locales.

Asimismo, cabe señalar que el MTC no cuenta con policías.

El Ministerio del Interior y la Dirección General de Capitanías y Guardacostas son las autoridades competentes, para el control y prevención del delito.

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.

Respuesta

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas ejerce la policía marítima, fluvial y lacustre

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?

Respuesta

La DGTA efectuará la inspección de las Naves entre el 23 de marzo y el 29 de marzo (se corrige el cronograma de las bases 29 03- 2016).

Como se señala en las bases (numeral 2 del literal B) Requisitos Técnicos del Capítulo II en el sentido que la DGTA podrá flexibilizar la fecha de inspección de acuerdo con las necesidades del servicio, es decir que cuando el postor presente su propuesta en el sobre No. 1 éste debe contener los certificados relevantes del ferry ofrecido, así como el estado de los certificados (Status Certificates) a fin de facilitar su evaluación, inspección, así como cumplir con el cronograma.

Respecto de quién asume el costo, el MTC asumirá los costos de inspección de las naves

24. Se requiere balizaje en la ruta programa, ENAPU o el MTC tiene previsto estas inversiones que son necesarias para la correcta operación.


Respuesta

El MTC esta se encuentra desarrollando el Proyecto Hidrovías Amazónicas el cual contempla labores de limpieza y señalización de las vías fluviales.

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.


Respuesta

La edad de nave a ofertar es la misma que la primera convocatoria.


- 
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.

Respuesta

El servicio se iniciará dentro de los 60 días calendarios posteriores a la suscripción del contrato.

- 
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.

Respuesta



Los ajustes operacionales se efectuarán durante el periodo de la marcha blanca, es un proyecto nuevo que requiere de un proceso de implementación muy cuidadoso.

