



LLAMADO No. 5 – AÑO 2025
LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL
PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA
LÍNEA “BÚHO 4 – B4”
ASUNCIÓN - LUQUE

Setiembre de 2025




Emilio R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



Contenido

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. Contexto	4
1.2. Marco legal general	5
1.3. Decisión de licitar la explotación del servicio nocturno entre Asunción y Luque	7
1.4. Flota de buses	8
1.4.1. Cantidad de buses requeridos para el servicio	8
1.4.2. Características de la flota	8
1.4.3. Propuesta de buses	9
1.4.4. Inspecciones y reemplazo de buses	9
1.5. Infraestructura	9
1.6. Proceso licitatorio	10
1.7. Condiciones de contratación	10
2. DEFINICIONES BÁSICAS	13
3. DE LA LICITACIÓN	15
3.1. Marco legal de la licitación	15
3.2. Objeto de la licitación	16
3.3. Proponentes	16
3.3.1. Requisitos generales	16
3.3.2. Inhabilidades	16
3.3.3. Tratamiento de las inhabilidades	17
3.3.4. Fraude y corrupción	17
3.4. Del proceso de licitación	18
3.4.1. Etapas, cronograma y notificaciones	18
3.4.2. Llamado a participar en la licitación y acceso al pliego de bases y condiciones	20
3.4.3. Consultas, aclaraciones y modificaciones de las bases	20
3.4.4. Preparación de las propuestas	21
3.4.5. Apertura y evaluación de propuestas	25
3.4.6. Adjudicación	27
3.4.7. Facultad para declarar desierta la licitación	28
3.4.8. Suscripción del contrato de concesión	28
4. DE LAS PROPUESTAS	28
4.1. Documentos que deben incluirse en el sobre No. 1 relativo a la "Propuesta Técnica"	28
4.1.1. Antecedentes generales	28
4.1.2. Propuesta técnica	30
4.2. Documentos que deben incluirse en el sobre No. 2 relativo a la "Propuesta Económica"	



31
Con. Emiliano R. Fernández
Viceministro de Transporte
MORC



5. EVALUACIÓN Y ADJUDICACIÓN	33
5.1. Apertura de las propuestas técnicas.....	33
5.2. Evaluaciones de admisibilidad y técnica.....	33
5.2.1. Puntaje por ratios de los estados financieros	34
5.2.3. Puntaje final de la evaluación técnica	35
5.3. Apertura de propuestas económicas	36
5.4. Evaluación económica	36
5.4.1. Puntaje del precio por kilómetro propuesto	36
5.5. Evaluación final.....	37
5.6. Adjudicación	38
6. OBLIGACIONES DEL ADJUDICATARIO	38
6.1. Suscripción del contrato de concesión y garantía de fiel cumplimiento del contrato.....	38
6.1.1. Garantía de fiel cumplimiento.....	39
6.2. Suscripción de otros contratos relacionados.....	40
7. COMPETENCIA EN CONTROVERSIAS	40
8. INTERPRETACIÓN E INFORMACIÓN.....	40



Dr. Fernando R. Fernández Franco,
Ministro de Transporte
MOPC



**LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL
PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO
METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA
"BÚHO 4 – B4". ASUNCIÓN - LUQUE**

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Contexto

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de su Viceministerio de Transporte (VMT), invita a los interesados a presentar propuestas para la adjudicación en concesión de la explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en modalidad nocturna (líneas "Búho"), bajo la consolidada práctica del aporte de la flota de buses (en este caso, de la misma flota operativa existente) e infraestructura por parte de los concesionarios.

Esta iniciativa está precedida de diversos intentos de poner en ejecución un servicio en horario nocturno (incluyendo la madrugada) que no han logrado sostenibilidad. Desde el VMT se resalta, como uno de esos ejemplos, el implementado con la Resolución GVMT No. 212/2018 "Por la cual se dispone la implementación del plan piloto para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el área metropolitana de Asunción en horario nocturno", del 13 de diciembre de 2018, que preveía una operación de prueba por 90 días, de adhesión voluntaria de las empresas en sus mismos itinerarios y con tarifas diferenciadas, sin que prospere, principalmente por su baja rentabilidad, al estar basada únicamente en los pagos de los usuarios.

Luego, no fue sino hasta el año 2024 en que el VMT encargó a su Dirección de Proyectos una propuesta sostenible de servicio nocturno. Así fue dictada la Resolución GVMT No. 75/2024 "Por la cual se aprueba el plan piloto de operación de transporte nocturno de buses en el área metropolitana de Asunción" el que, referenciando a la presentación de la Dirección de Proyectos (Memorándum DP No. 16/2024), ha resaltado: "Por la madrugada, el motivo de viaje de los usuarios es más limitado que en los viajes diurnos; se trata, principalmente, de viajes de regreso a casa por motivos laborales o de recreación. El servicio de transporte público nocturno favorecerá, por un lado, al incremento en las actividades económicas por el movimiento de personas y, por el otro, brinda oportunidades de accesibilidad al centro de Asunción, centros asistenciales de salud y universidades, para todos los ciudadanos. El éxito y disponibilidad de esta nueva modalidad de transporte nocturno no radica solamente en la existencia de una ruta especial sino depende de que el usuario conozca y se apropie, como en los horarios diurnos". Esta resolución creó un Comité Técnico que delineó la primera licitación -a finales de 2024- con características novedosas, tales como: un itinerario específico buscando dar cobertura a las áreas con mayor demanda de servicio (Asunción -San



En. Emiliano R. Fernández Fran
Viceministro de Transporte
MOPC



Lorenzo) en la franja horaria propuesta (22:00 a 04:00 hs.) y un esquema de pago que combine los kilómetros recorridos con validaciones, según previsión del capítulo IV del Decreto No. 710/2023 "Por el cual se establece el régimen de subsidio para el transporte público de pasajeros del área metropolitana de Asunción, se establecen modalidades de pago para el mismo y se derogan los decretos No. 7296/2022 y No. 8644/2022".

Ciertamente, esta posibilidad de pagos en virtud de kilómetros recorridos combinados con validaciones es posible gracias a la tecnología exigida a las empresas operadoras de transporte en la Resolución GVMT No. 65/2024 "Por la cual se establece la obligatoriedad de la transmisión de datos operativos por parte de las empresas operadoras de transporte público de pasajeros del área metropolitana de Asunción", con la utilización de sistemas de posicionamiento global (GPS), lo que permite determinar niveles de servicio vinculados a los pagos.

La primera adjudicación, la de la Línea B1 - "Búho 1" con el itinerario entre Asunción y San Lorenzo, inició operaciones en febrero de 2025. Luego, fue convocada otra licitación para una red de itinerarios nocturnos, donde fue adjudicada una segunda ruta, entre Asunción y Ñemby en junio de 2025 y se declararon desiertos dos lotes, para las rutas entre Asunción-Luque y Asunción-Limpio.

Luego de una nueva evaluación técnica y los ajustes pertinentes en itinerarios y exigencias, se procede con una nueva competencia para las rutas que completarían la primera red de buses nocturnos "Búho" en el área metropolitana de Asunción.

Como en los casos anteriores citados, la presente licitación busca que los operadores con concesiones vigentes amorticen sus actuales inversiones en flota e infraestructura con un servicio complementario en horarios en los que no se prestaba servicio, ampliando el rendimiento general de la empresa al mismo tiempo que cubren nuevas zonas geográficas, en itinerarios de mayor demanda, dinamizando la economía y atendiendo a nuevos usuarios de transporte público.

1.2. Marco legal general

El MOPC, valiéndose del VMT en función desconcentrada, tiene el rol de regulador del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, con la facultad de otorgar en concesión, por períodos determinados, la explotación del servicio a concesionarios seleccionados en licitaciones públicas.

La facultad referida le viene de la vigencia de la Ley No. 1590/2000 "Que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRA) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT)". En una lectura conjunta de esta ley con la Ley No. 5152/2014 "Que deroga el capítulo IV de la Ley No. 1590/2000...y sus leyes modificatorias" se desprende que el MOPC, a través del VMT, puede otorgar concesiones para


Miliano B. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



la "explotación de servicios públicos de transporte y otros" (artículo 26 inciso b, Ley No. 1590/2000). Luego, los artículos 37 y 38 de la Ley No. 1590/2000, en la redacción dada por la Ley No. 3698/2009, establecen las condiciones para las concesiones:

"Artículo 37: Las concesiones de servicios se otorgarán por licitación a las empresas que por primera vez utilizarán un itinerario, el cual será por tiempo limitado y éstas podrán ser valuadas y consideradas como bienes. Las empresas concesionarias no podrán transferir sus derechos y obligaciones a terceros sin previo y expreso consentimiento de los organismos creados en esta ley".

"Artículo 38: Toda concesión de itinerarios y/o zonas de explotación a una empresa de transporte público de pasajeros que por primera vez solicite el usufructo de un itinerario, requerirá de una licitación pública en base a los pliegos de condiciones determinados por los organismos creados en esta ley. Las empresas permisionarias continuarán en el usufructo de los respectivos itinerarios, sin necesidad de participar en una nueva licitación".

Por otra parte, estas concesiones tienen como contraprestación, a cargo del concesionario adjudicado, el pago de cánones autorizados por la Ley No. 5253/2014 "Que autoriza la transferencia de activos patrimoniales, ingresos, gastos y anexo de personal de la entidad Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción (SETAMA) al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de conformidad a la Ley No. 5152/2014", los que han sido reglamentados por Resolución MOPC No. 921 del 20 de agosto de 2014 "Por la cual se aprueban los montos a ser percibidos por las empresas de transporte público de pasajeros del área metropolitana de Asunción, en concepto de concesión, renovación, adjudicación de explotación de servicios, habilitación anual de unidades, establecimiento de flota y venta de pliegos de bases y condiciones" y su modificatoria, la Resolución MOPC No. 2262/2024.

En desarrollo de las leyes citadas, fue dictada, igualmente, la Resolución No. 459 de fecha 02 de mayo de 2014, por la cual se amplían las funciones del Gabinete del Viceministro de Transporte, la que en su artículo 7 establece:

"Toda concesión de itinerarios y/o zonas de explotación a una empresa de transporte público de pasajeros que por primera vez solicite el usufructo del itinerario, requerirá de una licitación pública en base a los pliegos de bases y condiciones determinados por el Gabinete del Viceministro de Transporte".

Las concesiones, en general, a su vez, se rigen supletoriamente por la Ley No. 1618/2000 "De Concesiones", la que en su artículo 51 establece: "Esta ley será aplicable supletoriamente a las leyes de concesiones sancionadas o a sancionarse, en cualquiera de sus modalidades". Esta ley establece, en su capítulo II (artículos 5 a 14), las bases mínimas para los procesos licitatorios, los que se aplican en la medida en que fueren pertinentes a servicios de transporte público.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



Las garantías están regladas, a su vez, en el artículo 19 de la misma Ley No. 1618/2000 y en el artículo 15 del Decreto No. 11.967/2021, previéndose las típicas garantías de cumplimiento de contrato y seguros contra daños a terceros, sin perjuicio de habilitar la posibilidad de incluir otras especificaciones en los pliegos de bases y condiciones.

Adicionalmente, el VMT ha establecido unas reglas básicas para las licitaciones, que desarrollan en mayor detalle las normas ya citadas. Se trata de la Resolución GVMТ No. 20/2014 "Por la cual se reglamentan los procedimientos para los llamados a licitación pública nacional e internacional para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por ómnibus en el área metropolitana de Asunción".

Este es, en consecuencia, el marco legal que rige la presente licitación y posterior concesión.

1.3. Decisión de licitar la explotación del servicio nocturno entre Asunción y Luque

Con el fin de expandir la red de servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en modalidad nocturna, tomando en consideración el contexto descrito en el numeral 1.1., además del aprendizaje obtenido de la experiencia de la línea B1, se ha decidido profundizar el estudio de los patrones de viajes, utilizando diversos insumos a disposición del VMT, como validaciones por noche (en horarios en que se presta aún servicio) y otros, observando los movimientos pendulares en las horas de la noche y la madrugada, haciendo especial énfasis a aquellos viajes que se originan en los barrios con mayor movimiento económico y académico nocturno, en la ciudad de Asunción, hacia las ciudades periféricas del área metropolitana de Asunción.

De los resultados del proceso citado se observa que las ciudades con mayor interacción en horas de la noche y la madrugada que aún no cuentan con servicio nocturno son Mariano R. Alonso, Limpio y Luque. Tomando en cuenta la localización de estas ciudades y los corredores que las unen con la ciudad de Asunción se definieron las líneas: "Búho 2" - B2 y "Búho 4" - B4. En el caso particular de este llamado, se alude al trazado entre Asunción y Luque, "Búho 4" – línea B4.

La explotación del servicio se concesionará sobre un itinerario que partiendo del microcentro de Asunción llegará hasta el centro de Luque, sustancialmente recorriendo la Avenidas Mariscal López, República Argentina, San Martín, Aviadores del Chaco, Autopista Silvio Pettrossi, Gral. Elizardo Aquino, calle Cerro Corá, Corrales hasta Tte. Rojas Silva en las cercanías del Santuario de la Virgen del Rosario. Con este itinerario se cubren sitios de referencia como Plaza de la Democracia, Cementerio de la Recoleta, Plaza de las Américas, Parque Ñu Guasu, Plaza Mcal. López y los centros comerciales: Asunción Supercentro, Villa Morra Shopping, Shopping del Sol y Paseo La Galería.



Gustavo B. Fernández Franco,
Ministro de Transporte
MOPC



Varios de los corredores mencionados cuentan de operadores en la actualidad, lo que evidencia que no se tratará de una concesión exclusiva.

1.4. Flota de buses

Los buses que componen la flota necesaria para la explotación del servicio serán aportados por los concesionarios según las exigencias determinadas a continuación.

Una vez que el concesionario inicie la prestación del servicio deberá operar y mantener los buses de acuerdo con lo exigido en las normas generales emitidas por el VMT y las condiciones pactadas en el contrato de concesión.

1.4.1. Cantidad de buses requeridos para el servicio

La flota requerida para este servicio estará compuesta por 2 (dos) tipos de flota: flota operativa y flota de reserva. La flota operativa se obtiene del máximo número de buses requeridos para dar cumplimiento de la programación operativa, establecida en el Anexo Único: contrato de concesión, en especial, en su Apéndice 1, que es de 5 (cinco) buses.

Para la flota de reserva se solicitará la disponibilidad de 1 (un) bus, el cual deberá cumplir con las exigencias mínimas para este servicio. El objetivo de contar con una flota de reserva es el de reemplazar la flota operativa cuando alguno de los buses no se encuentre en condiciones de prestar el servicio y/o cuando la operación requiera de buses adicionales frente a situaciones no contempladas en la programación operativa, y el VMT lo apruebe, o cuando el VMT requiera acciones para mantener o mejorar la calidad del servicio frente a determinadas situaciones.

Los buses presentados deberán ser de aquellos que se encuentren en operación en los servicios actuales del proponente, sin que este hecho afecte el rendimiento de esos servicios.

La flota de buses, adicionalmente, deberá ser operada de acuerdo con la programación operativa elaborada por el concesionario según las especificaciones técnicas del servicio, regladas en el contrato de concesión, en especial, en su Apéndice 1.

1.4.2. Características de la flota

Este servicio requerirá que tanto la flota operativa como la flota de reserva cumplan con, al menos, las siguientes características:

- Los buses deberán corresponder al servicio diferencial con una antigüedad no mayor a 10 años.
- Los buses deberán contar con rampa o elevador hidráulico.



Don. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



- Los buses deberán contar con los equipos necesarios para la transmisión de datos operativos, conforme con lo establecido en la Resolución GVMT N° 65/2024 o la que la modifique o sustituya.
- Los buses deberán estar equipados con al menos 4 cámaras de vigilancia, internas y frontal.

Las cámaras deberán contar con sistemas de almacenamiento de grabación local que permitan recopilar las imágenes captadas durante la operación. Las grabaciones deberán mantenerse almacenadas por un período mínimo de 15 días corridos, a fin de permitir la verificación de cualquier hecho relevante ocurrido dentro o en las inmediaciones del vehículo. En caso de que las grabaciones no se encuentren accesibles o almacenadas, el concesionario será responsable de las consecuencias que pudieran derivar de hechos o denuncias que pudieron ser captadas por medio de las cámaras.

1.4.3. Propuesta de buses

El proponente deberá presentar en el Formulario II los buses a ser utilizados para el presente servicio, los que formarán parte de la propuesta técnica. Eventualmente, estos serán los buses que prestarán los servicios y estarán afectados al monitoreo y control establecido en el contrato de concesión, en especial, en su Apéndice 2.

1.4.4. Inspecciones y reemplazo de buses

El VMT podrá realizar inspecciones a la totalidad o parte de la flota, en cualquier momento durante el transcurso de la concesión, con el fin de comprobar que los vehículos presentados en la propuesta cumplan con los requerimientos técnicos necesarios para la prestación del servicio. Como resultado de esta inspección, el VMT podrá solicitar el reemplazo del o los vehículos que no cumplan con estos requerimientos, en el plazo que ésta fije. En caso de incumplimiento se aplicarán las sanciones correspondientes.

Las cuestiones relacionadas con: incorporación, alta y baja de vehículos y renovación de habilitación se ajustarán a lo establecido en las reglamentaciones emitidas por el VMT.

1.5. Infraestructura

La infraestructura que brinda soporte a la operación, como el patio de estacionamiento, oficinas administrativas, talleres, lavaderos, etc. y otros que sean pertinentes, serán aportados por el concesionario, procurando optimizar aquella con la que ya cuenten en las concesiones vigentes.

No se tiene previsto que desde el VMT se incorpore a la concesión patios de estacionamiento o infraestructura adicional de uso obligatorio, aunque si se diera esta posibilidad, se informará al concesionario con debida anticipación.





El concesionario, en su caso, deberá prever una infraestructura básica en el inicio del recorrido, en el centro de Asunción, para soporte del/de la conductor/a, que puede consistir en sanitarios y espacios de descanso.

El funcionamiento, mantenimiento y operación de toda la infraestructura señalada en este apartado será responsabilidad del concesionario y los gastos que demanden estarán a su entero cargo, en los términos del contrato de concesión.

1.6. Proceso licitatorio

En el presente proceso se licita una concesión para la explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en modalidad nocturna, "Búho 4" – línea B4, entre las ciudades de Asunción y Luque, en sus respectivas zonas céntricas.

Cada propuesta que se presente para la licitación deberá contener los antecedentes que se indican en el numeral 4 de estas bases.

Deberá tenerse en cuenta que los buses que prestarán el servicio son los identificados en el Formulario II, lo que constará en el contrato de concesión.

Un Comité de Evaluación designado por el Viceministro de Transporte será el encargado de abrir las propuestas, revisarlas y evaluarlas de conformidad con los criterios que se exponen en el numeral 3.4.5 de estas bases. La adjudicación será otorgada mediante resolución del VMT.

1.7. Condiciones de contratación

Quien resulte adjudicado en la presente licitación pública deberá suscribir con el VMT un contrato de concesión.

El texto del contrato de concesión que deberá suscribir el adjudicatario del presente proceso de licitación se encuentra contenido en el Anexo Único de estas bases y regula su vigencia, los principios que lo inspiran, los derechos y obligaciones del concesionario, las condiciones económicas de contratación, entre otros aspectos.

El contrato de concesión tendrá vigencia desde su suscripción hasta 30 días posteriores al plazo de explotación del servicio concesionado. El plazo de explotación del servicio será de 24 (veinticuatro) meses contados desde la orden de inicio de operación que emite el VMT. No obstante, en el mes No. 11 (once) de operación, el VMT evaluará la pertinencia de continuar con el servicio, pudiendo resolver que no seguirá, por razones de interés público o limitaciones presupuestarias. En este caso, notificará al concesionario que el contrato tendrá una terminación anticipada y concluirá, efectivamente, el último día del duodécimo mes de operación, sin que el concesionario tenga derecho a indemnización alguna.



Dr. Estiliano R. Fernández
Viceministro de Transporte
MOPC



El VMT, adicionalmente, se reserva el derecho de no acceder a la renovación de la concesión, luego de una segunda evaluación de pertinencia en el mes 23 (veintitrés) de la operación, tomando en cuenta razones de interés público, limitaciones presupuestarias, implementación de reformas al servicio de transporte público metropolitano de pasajeros por la entrada en vigor de nuevas normas legales, o cualquier otra razón fundada; por lo que el concesionario no tiene derecho a reclamación alguna si la renovación no es otorgada.

En cuanto a las obligaciones del concesionario, a este le corresponde, entre otras, prestar el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros con los parámetros de calidad establecidos en el contrato de concesión, los que serán monitoreados y controlados en las formas previstas allí, en especial en su Apéndice 2; contratar y pagar los servicios complementarios tales como billeteaje electrónico, geoposicionamiento, entre otros que correspondan; cuidar y mantener la flota de buses y la infraestructura y pagar al VMT los cánones que correspondan.

Con el objeto de realizar los ajustes necesarios para el inicio de la efectiva prestación de servicios, se establece una etapa pre-operativa, en la que se atenderá todo lo vinculado con la puesta a punto de lo necesario para la operación, de 15 días corridos. A esa etapa seguirá la etapa operativa, luego de la orden de inicio emitida por el VMT.

Por la prestación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros el concesionario estará autorizado a percibir el importe del pasaje establecido según lo dispone la Ley No. 1590/2000 (artículo 26, inciso "j") y sus disposiciones reglamentarias (en especial, los decretos No. 4998/2021 y No. 710/2023). Adicionalmente, el concesionario recibirá los pagos complementarios de subsidios conforme con lo que dispone el Decreto No. 710/2023 "Por el cual se establece el régimen de subsidio para el transporte público de pasajeros del área metropolitana de Asunción, se establecen modalidades de pago para el mismo, y se derogan los Decretos No. 7296/2022 y No. 8644/2022" y las disposiciones contenidas en el contrato de concesión. La modalidad de pago de subsidio será, de acuerdo con lo indicado en el capítulo IV del citado decreto, la de pago por validaciones y kilómetro recorrido establecido, entendiéndose como kilómetro recorrido el total de kilómetros definido en la programación operativa en ejecución.

Siguiendo con las remuneraciones para la empresa, el recaudo mensual estará compuesto por los dos componentes citados: remuneración por kilómetro y remuneración por validaciones, tal como lo presenta la siguiente fórmula:

$$R = r_{km} + r_{val}$$
$$r_{km} = km_{mes} * p_{km}$$
$$r_{val} = (val_{mes} * t_{val}) * \alpha$$

Donde:

R : recaudo mensual de la EOT
 r_{km} : remuneración por kilómetro



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



- r_{val} : remuneración por validaciones
 km_{mes} : kilómetros recorridos al mes
 p_{km} : precio por kilómetro adjudicado
 val_{mes} : validaciones en el mes
 t_{val} : es la tarifa neta por validaciones. La misma se obtiene del precio del pasaje del servicio diferencial menos el valor del costo del servicio de billete electrónico por cada validación del servicio diferencial, para la cual, se aplica el porcentaje de comisión de las EPS a la validación como costo de la prestación del Servicio de Billete Electrónico. Para esta tarifa no será imputado ningún tipo de subsidio por parte del Estado.
 α : es la proporción de la recaudación que corresponde a la EOT por las validaciones, que en este caso será del 30%.

La remuneración por kilómetro (r_{km}) resultará del producto entre los kilómetros recorridos al mes según la programación operativa y el precio por kilómetro que resulte adjudicado. Esta remuneración será un valor fijo, siempre y cuando el Viceministerio de Transporte no modifique la operativa del servicio y que el operador adjudicado realice la operativa de acuerdo con la programación establecida por el VMT y según las exigencias establecidas en el contrato de concesión, en especial, en su Apéndice 2.

La remuneración por validaciones resultará del producto de las validaciones realizadas en el mes y la tarifa por validaciones neta, corregido por un factor de proporción α . De esta manera, el saldo restante $(1 - \alpha)$ que provenga de la recaudación por validaciones, será utilizado por el VMT en los siguientes meses para el pago de la remuneración acordada. El VMT calculará mensualmente el monto necesario de subsidio para complementar la remuneración a la Empresa Operadora de Transporte.

De acuerdo con el Apéndice 1 del contrato de concesión, la longitud del recorrido alcanza, en el sentido salida de Asunción, 22 kilómetros; mientras que, en el sentido entrada a Asunción, 21 kilómetros. Tomando en cuenta la tabla de horarios, el total es de 387 kilómetros por noche recorridos por la flota operativa. El kilometraje referido ha sido utilizado por el VMT para la estimación del precio por kilómetro referencial máximo indicado más adelante.

La estructura de costos para esta estimación ha sido tomada de los costos referenciales de la tarifa técnica por pasajeros de la operativa actual, considerando aspectos relacionados a un contrato de operación, pero sin el componente de inversión de capital en buses. La remuneración empresarial está incluida dentro de este precio para evitar transferir el riesgo de demanda a la Empresa Operadora de Transporte.

Una vez seleccionada la Empresa Operadora de Transporte y aprobado el precio por kilómetro correspondiente, éste podrá ser reajustado sobre la base de una fórmula polinómica indicada en el contrato de concesión, en el que también se determina su periodicidad.


Dr. Emiliano R. Fernández
Viceministro de Transporte
MORC



Los incumplimientos de las obligaciones asumidas por el concesionario darán lugar a la aplicación de las sanciones y multas previstas en el contrato de concesión y sus apéndices y en las reglamentaciones vigentes dictadas por el MOPC o el VMT, como la Resolución GVMT N° 07/2024 "Por la cual se establecen las infracciones y su respectiva escala de multas a ser aplicadas a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros del área metropolitana de Asunción" y las que la modifiquen o se dicten en su reemplazo.

2. DEFINICIONES BÁSICAS

A efectos de la presente licitación pública las palabras que a continuación se citan tendrán el significado que para cada caso se determina, independientemente de su uso en singular o en plural o en otras formas y funciones gramaticales en que sean empleadas para la adecuada redacción, comprensión e interpretación en este pliego. El uso de mayúsculas o minúsculas no altera la esencia de los conceptos y en caso de dudas, debe estarse al contexto, en los términos del párrafo que sigue. Lo anterior es sin perjuicio de las definiciones adicionales previstas en el anexo único de estas bases o en los apéndices del contrato de concesión.

Los conceptos que no se encuentren contemplados en el presente numeral deberán interpretarse acorde con el contexto en que son utilizados y conforme con los usos que rigen la prestación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros. Así, se entenderá por:

- 2.1. **Autobús o bus:** Unidad o composición automotora destinada al transporte colectivo de pasajeros, con especificaciones técnicas y operacionales definidas por el órgano concedente.
- 2.2. **Cabecera:** Lugar geográfico de inicio o fin de itinerario de un servicio que podría o no coincidir con el espacio para realizar la regulación de la frecuencia del servicio.
- 2.3. **Concesionario:** Empresa operadora de transporte que suscribe con el VMT un contrato de concesión para la explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros.
- 2.4. **Dirección Nacional de Contrataciones Públicas (DNCP):** Entidad reguladora responsable de la gestión de contrataciones públicas en el Paraguay.
- 2.5. **Empresa Operadora de Transporte (EOT):** Empresa encargada de la prestación de servicios de transporte de pasajeros. Puede referirse, según el contexto, al concesionario.
- 2.6. **Flota o Flota Total:** Es el conjunto de buses que se utilizan para prestar los servicios y está compuesta por la suma de la Flota de Reserva y la Flota Operativa.
- 2.7. **Flota Operativa:** Conjunto de buses disponibles para la operación que cumplen con las especificaciones del contrato. Su tamaño se determina según el número de buses, efectivamente en uso, requeridos para cumplir con la programación operativa de cada servicio.



Fco. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



- 2.8. **Flota de Reserva:** Conjunto de buses adicionales a la flota operativa que cumplen con las mismas especificaciones. Su propósito es garantizar la disponibilidad de buses para cubrir eventualidades y necesidades de mantenimiento.
- 2.9. **Hora pico:** Franjas horarias del día en la que se presenta el mayor número de pasajeros en el sistema de transporte.
- 2.10. **Hora pospico o valle:** Intervalos de tiempo antes, entre y después de las horas pico
- 2.11. **Interesado:** Empresa potencialmente habilitado/a para presentar una propuesta.
- 2.12. **Línea:** Es la identificación del par de origen y destino referido a las localidades de inicio y fin del servicio de transporte, y del itinerario que une estos puntos, pudiendo contar con identificaciones adicionales de localidades de paso, como referencia o escala.
- 2.13. **Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC):** Es el órgano concedente de la explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros, de acuerdo con la Ley No. 5152/2014, en consonancia con las leyes No. 1590/2000 y 1618/2000, facultad que ejerce a través de su Viceministerio de Transporte (VMT) en función desconcentrada. Las referencias al MOPC o VMT pueden ser intercambiables según el contexto. Si se alude de forma específica al MOPC o VMT, en determinados numerales de estas bases o sus anexos, cláusulas del contrato de concesión o sus apéndices u otros documentos contractuales, es al solo efecto referencial, debiendo entenderse como responsable último al MOPC.
- 2.14. **Ómnibus:** Ver "Autobús".
- 2.15. **Proponente:** Empresa que presenta una propuesta bajo las condiciones de este pliego.
- 2.16. **Propuesta:** Oferta presentada al Viceministerio de Transporte, en cada licitación, por un proponente.
- 2.17. **Punto de control:** Puntos físicos o digitales, sobre el trazado del servicio-sentido donde se registran los instantes de paso de los buses.
- 2.18. **Redondo:** Es un ciclo completo compuesto por dos servicios-sentido o viajes de ida y vuelta realizados por un bus dentro de su operación regular.
- 2.19. **Servicio de transporte público metropolitano de pasajeros o servicio:** Es el realizado en forma permanente con permiso o concesión del Viceministerio de Transporte, de un punto de origen a otro de destino, cuyo trayecto superan los límites administrativos de una ciudad, dentro del área metropolitana de Asunción, sujeto a un itinerario y demás exigencias reglamentarias que debe cumplir la empresa operadora de transporte. Tiene los alcances de los artículos 1º y 5º de la Ley No. 1590/2000.
- 2.20. **Servicios habituales:** Todos aquellos servicios que se prestan regularmente, y que están definidos en la programación operativa.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco,
Viceministro de Transporte
MOPC



- 2.21. **Servicios no habituales:** Todos aquellos servicios que no se prestan regularmente y que pueden ser requeridos en caso de necesidad y fechas especiales.
- 2.22. **Servicio-sentido:** Servicio definido en la programación operativa, considerado en un sólo sentido de circulación, desde el punto de inicio del servicio al punto final del servicio.
- 2.23. **Tabla horaria de los servicios o tabla horaria:** Instrumento que establece los movimientos y actividades (salidas en cabecera, puntos de control, etc.) de los buses para dar cumplimiento al servicio.
- 2.24. **Transbordo:** Sistema que permite a las personas usuarias cambiar de un servicio a otro, ya sea de la misma empresa (intraempresa) o de diferentes empresas (interempresa), en cualquier punto de la red de transporte y a cualquier hora del día, aprovechando el sistema de billeteaje electrónico u otra modalidad de pago habilitada por el VMT para validar y gestionar los cambios.
- 2.25. **Viceministerio de Transporte (VMT):** Ver "Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)".

3. DE LA LICITACIÓN

3.1. Marco legal de la licitación

La presente licitación está regida, principalmente, por la Ley No. 1590/2000 "Que regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) y la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT)" y la Ley No. 5152/2014 "Que deroga el capítulo IV de la Ley No. 1590/2000...y sus leyes modificatorias".

Adicionalmente, se encuentra alcanzada por la Resolución No. 459 de fecha 02 de mayo de 2014, por la cual se amplían las funciones del Gabinete del Viceministro de Transporte. Éste, a su vez, ha reglado las licitaciones mediante la Resolución GVMt No. 20/2014 "Por la cual se reglamentan los procedimientos para los llamados a licitación pública nacional e internacional para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por ómnibus en el área metropolitana de Asunción".

En forma supletoria, esta licitación se rige por la Ley No. 1618/2000 "De Concesiones" y su decreto reglamentario, el No. 11.967/2001.

La Ley No. 7021/2022 "De Suministro y Contrataciones Públicas" excluye, en su artículo 14, inciso b), a las concesiones de obras y servicios públicos, indicando, no obstante, que "en las contrataciones excluidas serán responsables los titulares de las instituciones públicas, de la aplicación de criterios que garanticen al Estado paraguayo las mejores condiciones, conforme a los principios señalados en el artículo 4º" de la ley. Algunos de estos principios son: capacidad fiscal; economía, eficacia y eficiencia; igualdad y libre competencia; integridad y buena fe; primacía del interés



Don. Emiliano R. Fernández Franchi
Viceministro de Transporte
MOPC



general; transparencia y publicidad y sostenibilidad económica, social y ambiental.

3.2. Objeto de la licitación

Constituye objeto de la presente licitación pública la adjudicación de la concesión, conforme con el artículo 26, inciso b), de la Ley No. 1590/2000, de la explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en modalidad nocturna, "Búho 4" – línea B4, entre las ciudades de Asunción y Luque, en sus respectivas zonas céntricas, sobre itinerarios descritos en el contrato de concesión, en especial, en su Apéndice 1, con una flota de buses e infraestructura para la operación aportados por el concesionario.

Las especificaciones técnicas del servicio, contenidas en el Apéndice 1 del contrato de concesión, contienen la tabla de horarios de salidas y el recorrido establecido que deben ser cumplidos por parte del concesionario. Estas especificaciones podrán ser objeto de ajustes y modificaciones por parte del VMT durante las etapas pre-operativa y operativa, en los términos del contrato de concesión.

La concesión no se otorgará en exclusividad para la explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en los itinerarios señalados. El VMT se reserva el derecho de efectuar nuevas licitaciones durante el período de vigencia de la concesión, sobre la totalidad o parte de los itinerarios que son objeto de este proceso, y concesionar éste u otro tipo de servicios, que involucren a la línea.

El VMT, igualmente, podrá dejar sin efecto la presente licitación pública, con su cancelación en cualquier etapa de su desarrollo, sin responsabilidad por daños frente a interesados o proponentes.

3.3. Proponentes

3.3.1. Requisitos generales

Los proponentes deberán ser personas jurídicas, empresas operadoras de transporte con concesiones o permisos vigentes del VMT. Lo anterior deberá acreditarse por medio del documento 1 de la propuesta técnica, al que se refiere el numeral 4.1.1.

3.3.2. Inhabilidades

Las siguientes personas jurídicas no podrán participar de la presente licitación, resultar adjudicatarias ni suscribir el contrato de concesión:

- 3.3.2.1. Las personas jurídicas alcanzadas por alguna de las restricciones previstas en el artículo 10 de la Ley No. 1618/2000 "De Concesiones de Obras y Servicios Públicos".



Don. Emiliano R. Fernández Frías
Viceministro de Transporte
MOPC



- 3.3.2.2. Las personas jurídicas que, siendo permisionarias o concesionarias del VMT, se encuentren como deudoras en concepto de cánones y multas.
- 3.3.2.3. Las personas jurídicas nacionales que se encuentren en situación de mora con la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios en concepto de tributos, el Instituto de Previsión Social en concepto de aporte obrero-patronal, el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social en conceptos de presentación de planillas laborales anuales y multas y el Banco Nacional de Fomento.
- 3.3.2.4. Las personas jurídicas que, habiendo sido permisionarias o concesionarias del VMT, hayan tenido sus permisos o concesiones cancelados, caducos o resueltos, aun cuando esas decisiones se encuentren recurridas ante instancias judiciales.
- 3.3.2.5. Las personas jurídicas que no cuenten con la libre disponibilidad de sus bienes.
- 3.3.2.6. Las personas jurídicas que operen el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en virtud de medidas cautelares otorgadas por cualquier juzgado o tribunal de cualquier fuero o jurisdicción de la República del Paraguay.

3.3.3. Tratamiento de las inhabilidades

Si alguna de las inhabilidades afectara de manera sobreviniente a algún proponente (es decir, con posterioridad a la evaluación de admisibilidad y con anterioridad a la adjudicación) su propuesta no continuará en el proceso de evaluación ni en el resto del proceso de licitación pública.

Si alguna de esas inhabilidades afectara al adjudicatario de la licitación pública, tan pronto el VMT tome conocimiento de esta situación, dejará sin efecto la adjudicación, sin derecho a indemnización alguna a favor del adjudicatario.

3.3.4. Fraude y corrupción

Los proponentes que participen en el procedimiento licitatorio deberán observar los más altos niveles éticos, ya sea durante el proceso de licitación o de ejecución del contrato. El VMT actuará frente a cualquier hecho o reclamación que considere fraudulento o corrupto.

Si se comprueba que personal del VMT, o quien actúe en su lugar, y/o el proponente o adjudicatario, ha incurrido en prácticas corruptas, el VMT:

- Rechazará cualquier propuesta relacionada con el proceso; y/o
- Remitirá los antecedentes del o de los involucrado/s en las prácticas corruptivas a la instancia que corresponda.
- Presentará la denuncia penal si el hecho conocido se encontrare tipificado en la legislación penal.

Los conceptos de fraude y corrupción comprenden actos como:



Don. Emiliano P. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



- Ofrecer, dar, recibir o solicitar, directa o indirectamente, cualquier cosa de valor para influenciar las acciones de otra parte.
- Cualquier acto u omisión, incluyendo la tergiversación de hechos y circunstancias, que engañen, o intenten engañar, a alguna parte para obtener un beneficio económico o de otra naturaleza o para evadir una obligación.
- Perjudicar o causar daño, o amenazar con perjudicar o causar daño, directa o indirectamente, a cualquier parte o a sus bienes para influenciar las acciones de una parte.
- Colusión o acuerdo entre dos o más partes realizado con la intención de alcanzar un propósito inapropiado, incluyendo influenciar en forma inapropiada las acciones de otra parte.
- Cualquier otro acto considerado como tal en la legislación vigente.

Los proponentes, con la presentación de sus propuestas, garantizan:

- Que se obligan a observar las normas pertinentes.
- Que no han incurrido en ninguna infracción que implique fraude o corrupción.
- Que no han tergiversado ni ocultado ningún hecho sustancial durante el procedimiento de licitación, así como tampoco lo han hecho en anteriores procedimientos de contratación en los que hayan intervenido hasta la fecha.
- Que ninguno de sus directores, empleados o accionistas ha sido cuenta con prohibición de contratar con el Estado, ni ha sido declarado culpable de hechos punibles vinculados con fraude o corrupción;
- Que reconocen que el incumplimiento de cualquiera de estas declaraciones podrá fundamentar la exclusión del proponente del proceso licitatorio.
- Por sí mismos o a través de interpósita persona, se abstendrán de adoptar conductas orientadas a que personal del VMT induzca o altere las evaluaciones de las propuestas, el resultado del procedimiento u otros aspectos que les otorguen condiciones más ventajosas con relación a los demás participantes. En caso de verificarse la comisión de alguna de estas conductas, la propuesta será descalificada, sin perjuicio de las acciones legales o administrativas que pudieran corresponder.

3.4. Del proceso de licitación

3.4.1. Etapas, cronograma y notificaciones

El proceso de licitación pública se desarrollará conforme a las etapas y al cronograma que se indica en la tabla que sigue:

ETAPA	FECHAS	HORA / LUGAR / MEDIO
-------	--------	----------------------



Egon, Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



Publicación del llamado en dos diarios de gran circulación y en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas	17 de setiembre de 2025	SICP
Consultas sobre las bases	Hasta 23 de septiembre de 2025	Licitaciones- vmt@mopc.gov.py
Respuesta a las consultas	Hasta 26 de setiembre de 2025	SICP
Presentación de propuestas	Hasta 03 de octubre de 2025	7:00 a 15:00 (salvo el día de apertura de propuestas, que será de 07:00 a 13:00), Mesa de entrada del MOPC.
Apertura de propuestas técnicas	03 de octubre de 2025	13:30 Salón de Actos MOPC, 3er. Piso
Evaluaciones de admisibilidad y técnica	Hasta 10 de octubre de 2025	SICP / Correo electrónico
Apertura de propuesta económica	17 de octubre de 2025	10:00 Salón de Actos MOPC, 3er. Piso
Evaluación económica, Evaluación Final y Resolución de adjudicación	Hasta 24 de octubre de 2025	SIPC / Correo electrónico

Todos los plazos contenidos en la tabla precedente podrán ser prorrogados unilateralmente por el VMT, en cuyo caso, la decisión pertinente y los nuevos plazos se notificarán a través del portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas.

Toda comunicación que el VMT deba efectuar con motivo de la presente licitación pública será notificada a los interesados a través del portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas, con excepción de las resoluciones de evaluaciones de admisibilidad y técnica, así como de la evaluación económica y la evaluación final, siendo esta última la de adjudicación; que serán remitidas al correo electrónico declarado en la propuesta, de acuerdo con el Documento 1 referido en el numeral 4.1.1.

Los plazos de las notificaciones se computarán desde el día siguiente a la fecha de remisión de los correos electrónicos, sin necesidad de contar con

Edm. Emiliano R. Fernández
Viceministro de Transporte
MOPC



acuse de recibo por parte del proponente. En ese sentido, el proponente se compromete a revisar diariamente el correo electrónico declarado.

El VMT no está obligado a enviar por correo electrónico o por escrito la información que notifique a través del portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas.

3.4.2. Llamado a participar en la licitación y acceso al pliego de bases y condiciones

El llamado a participar en la licitación pública se publicará mediante un aviso en dos diarios de gran circulación por tres veces consecutivas indicando: la manera de acceder al pliego de bases y condiciones, breve descripción del servicio a ser concesionado, lugar, fecha y hora de presentación de documentos de licitación y autoridad ante la cual se procederá al acto de recepción (artículo 7º, Ley No. 1618/2000). En el aviso también se indicará que cualquier modificación a estos datos se notificará únicamente en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas, donde también será publicado.

El pliego de bases y condiciones se encontrará disponible en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas, al que puede acceder cualquier interesado, sin costo alguno.

3.4.3. Consultas, aclaraciones y modificaciones de las bases

Los interesados, dentro del plazo indicado en el cronograma en el numeral 3.4.1., podrán hacer consultas sobre las bases y condiciones y solicitar aclaraciones sobre su contenido. Lo anterior deberá efectuarse por escrito, utilizando el formato que se presenta en el Formulario IV.

Las consultas deberán ser enviadas a la dirección de correo electrónico: licitaciones-vmt@mopc.gov.py.

Las respuestas a las consultas y a las solicitudes de aclaraciones serán aprobadas mediante el o los actos administrativos que determine el VMT y serán publicadas a través de circulares en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas, igualmente dentro del plazo indicado en el numeral 3.4.1. sin precisar las personas que realizaron las consultas o las solicitudes de aclaración.

En ningún caso se dará contestación de manera oral a consulta alguna, ni se podrán invocar respuestas o asesoramientos por parte de funcionarios del VMT. Toda respuesta o aclaración que no se encuentre publicada en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas se tendrá por no realizada.

Sin perjuicio de lo anterior, el VMT podrá realizar aclaraciones, rectificaciones o modificaciones a las bases hasta antes de la fecha prevista para la presentación de las propuestas, las que serán aprobadas por

Ing. Emiliano R. Fernández Franco
Vice ministro de Transporte
MORC



resolución. Toda aclaración, rectificación o modificación se informará en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas, lo mismo que si tales modificaciones alteran el cronograma indicado en el numeral 3.4.1.

3.4.4. Preparación de las propuestas

Para preparar las propuestas, los interesados en participar del proceso serán responsables de realizar individualmente el estudio exhaustivo de todos los documentos que forman parte de las bases, además de recabar toda la información complementaria que se necesite para determinar las necesidades operacionales que tendrá el cumplimiento de las obligaciones emanadas de la concesión y los riesgos que tendrá que asumir, así como analizar los permisos que corresponda obtener, de forma a lograr una exacta apreciación de las características, términos y condiciones del contrato de concesión, su normativa aplicable y los costos asociados a su ejecución.

El proponente deberá considerar que, de ser concesionario, deberá cumplir con una programación operativa según se detalla en el contrato de concesión, en especial en su Apéndice 1, el que podrá ser ajustado en las etapas pre-operativa y operativa y aprobado por el VMT.

El VMT se reserva el derecho de modificar tanto el itinerario como la programación del servicio, según sea necesario, con el propósito de optimizar la calidad del servicio o atender eventos que requieran un refuerzo en el transporte público y en el marco del principio de flexibilidad e integración que forman parte del contrato de concesión.

En virtud del presente numeral los proponentes, adjudicatario y concesionario, según corresponda, no podrán aducir ignorancia, desconocimiento, o falta de información acerca de las condiciones que determinarán el alcance de las obligaciones derivadas de las bases y del contrato de concesión y de su oportuno y debido cumplimiento.

3.4.4.1. Lugar y fecha de presentación de las propuestas

La recepción de las propuestas se efectuará en Oliva No. 411 esq. Alberdi, Asunción, en la mesa de entrada central del MOPC, en las fechas y horarios del cronograma indicado en el numeral 3.4.1. El MOPC entregará a cada proponente un comprobante de recepción de dichos documentos.

No se admitirán propuestas que se presenten fuera del horario establecido, ni se podrán realizar aclaraciones, adiciones o modificaciones a los sobres presentados. Entregada la propuesta, la misma no podrá ser retirada ni revocada.

Las propuestas permanecerán en custodia del VMT hasta que sea dictada la resolución de adjudicación del presente proceso licitatorio.

3.4.4.2. Sobres que componen la propuesta



Emiliano P. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



La propuesta está compuesta por la propuesta técnica y la propuesta económica, las cuales deberán ser presentadas en sobres separados dentro de un único sobre lacrado y firmado por el representante legal de la persona jurídica.

En cada sobre de cada propuesta deberá identificarse si corresponde a la propuesta técnica o a la propuesta económica. Cada sobre, a su vez, contendrá dos carpetas, que corresponderán a los originales y las copias. Las fojas de éstas deberán estar foliadas y firmadas por el representante legal de la persona jurídica.

Los sobres deberán ser presentados de la siguiente forma:

- "Sobre No. 1: Propuesta Técnica (ORIGINAL Y COPIA) de [nombre o razón social de la persona jurídica], con domicilio en [...], para el 'LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE'". Sigue la firma del representante legal y su aclaración.
- "Sobre No. 2: Propuesta Económica (ORIGINAL Y COPIA) de [nombre o razón social de la persona jurídica], con domicilio en [...], para el 'LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE'". Sigue la firma del representante legal y su aclaración.
- "Viceministerio de Transporte. Local del MOPC: Oliva N° 411 esq. Alberdi, Asunción. Sobre único: Propuesta Completa de [nombre o razón social de la persona jurídica], con domicilio [...], para el 'LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE'". Sigue la firma del representante legal y su aclaración.

En el primer acto de apertura se procederá a la apertura de la propuesta técnica. La propuesta económica permanecerá cerrada y depositada en poder del VMT hasta que se proceda a su apertura pública en un segundo acto, según cronograma del numeral 3.4.1.

En caso de discrepancias entre los originales y las copias prevalecerán los documentos originales.

En cuanto a su contenido, el sobre No. 1 deberá cumplir con lo exigido en el numeral 4.1 de estas bases; y el sobre No. 2 deberá cumplir lo exigido en el numeral 4.2. En los numerales referidos se identificará si los documentos exigidos son sustanciales.



Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MORC



Se considera documento sustancial a aquel cuya presentación resulta esencial para la validez de la propuesta, ya que su omisión o incumplimiento afecta directamente la evaluación de la propuesta y la determinación de su admisibilidad. La falta de presentación de un documento sustancial será causal de rechazo de la propuesta.

3.4.4.3. Formalidades de los documentos

Los documentos o certificados que deban presentarse como parte de la propuesta deberán estar vigentes según las reglas de las instituciones que los emiten o las personas que los extienden.

El VMT se reserva el derecho de solicitar la actualización de documentos o certificados presentados con la propuesta si durante la evaluación alguno perdiera vigencia, sin que ello implique que pueda ser considerado como modificación de la propuesta.

3.4.4.4. Costos asociados a la presentación, a la elaboración y presentación de las propuestas

Serán de exclusivo cargo del proponente los costos directos e indirectos asociados a la preparación, elaboración y presentación de las propuestas, no siendo el MOPC o sus dependencias, en ningún caso, responsables de ello. No existirá reembolso de ningún tipo.

3.4.4.5. Moneda

Los valores monetarios de esta licitación deberán ser expresados en guaraníes.

3.4.4.6. Idioma de la propuesta

Las propuestas y todos los documentos que deban ser entregados con motivo de la presente licitación deberán estar escritos en idioma español.

Los documentos emitidos en un idioma distinto deberán presentarse acompañados de su traducción al español realizada por un traductor público matriculado. No se considerarán en la evaluación los documentos que no cumplan con esta exigencia.

3.4.4.7. Garantía de mantenimiento de la propuesta

Como garantía de mantenimiento de la propuesta, cada proponente deberá presentar una póliza de seguro de caución, emitida por una compañía de seguros habilitada y supervisada por la Superintendencia de Seguros del Banco Central del Paraguay, a favor del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (RUC No. 80004239-5, domicilio: Oliva N° 411 esq. Alberdi), por un monto de G. 60.000.000 (sesenta millones de guaraníes), con un plazo de vigencia de (150) ciento cincuenta días contados desde la





fecha de apertura de propuestas técnicas según el cronograma indicado en el numeral 3.4.1.

La póliza deberá ser pagadera a primer requerimiento de la contratante, ante solicitud escrita del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a la aseguradora, cuando el proponente haya incurrido en alguna de las razones ejecución.

En las Condiciones Particulares de la póliza deberá expresarse: "Garantiza la propuesta al LLAMADO No. 5 - AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 - B4. ASUNCIÓN - LUQUE".

Además, deberá indicar lo siguiente: "La presente póliza deberá pagarse con el sólo mérito de un certificado que otorgue el MOPC en el sentido de que el proponente se ha colocado en situación de hacerla efectiva".

El monto de la garantía referida constituye una avaluación anticipada de los perjuicios que eventualmente podría ocasionarse al Estado en caso de incumplimiento de las obligaciones garantizadas.

El VMT podrá prorrogar el periodo de validez de la propuesta de acuerdo con lo indicado en el numeral 3.4.4.8., caso en el que la garantía de mantenimiento de la propuesta deberá ser también prorrogada. El proponente no puede rehusarse a tal solicitud sin que se le haga efectiva su garantía de mantenimiento de propuesta. La renovación de la garantía se hará bajo las condiciones indicadas originalmente y por el plazo de prórroga dispuesto por el VMT, contado desde el último día de vigencia de la garantía inicial.

La garantía de mantenimiento de propuesta podrá hacerse efectiva en los siguientes casos:

- i) Si el proponente altera las condiciones de su propuesta.
- ii) Si el proponente desiste de su propuesta durante el período de validez de propuestas o si se tiene por desistido al proponente durante el mismo periodo.
- iii) Si se comprobara que alguna de las declaraciones juradas sea falsa.
- iv) Si el adjudicatario no suscribe el contrato de concesión de acuerdo con lo establecido en el numeral 6.
- v) Si el adjudicatario no proporciona los antecedentes necesarios para la elaboración del contrato de concesión.
- vi) Si el adjudicatario no presentare oportunamente las garantías del contrato de concesión.
- vii) Las demás establecidas en este Pliego de Bases y Condiciones.

Si la licitación pública es declarada desierta, las garantías de mantenimiento de propuesta que se encontraren en poder del VMT serán devueltas dentro



Econ. Emiliano R. Fernández Fragu
Viceministro de Transporte
MOPC



del plazo de 10 (diez) días hábiles contados desde la notificación de la resolución donde conste la declaración en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas.

Respecto del proponente que resulte adjudicado, la garantía de mantenimiento de propuesta quedará a su disposición en el VMT a partir del 10° día hábil siguiente a la entrega, por su parte, de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión. A los proponentes que no sean adjudicados se les devolverá su garantía a partir del 10° día hábil siguiente a la publicación de la resolución de adjudicación en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas.

3.4.4.8. Vigencia de las propuestas

Las propuestas permanecerán vigentes por el plazo de 150 (ciento cincuenta) días contados desde la fecha para la presentación de propuestas.

Previo al vencimiento del plazo indicado y en caso de que no se haya emitido resolución de adjudicación, la vigencia de las propuestas se prorrogará de forma automática por el mismo plazo. Los proponentes consienten la prórroga de la vigencia de la propuesta por el solo hecho de presentar propuesta en la licitación pública. En caso de prorrogarse la vigencia de las propuestas, se deberá proceder conforme con el numeral 3.4.4.7., para prorrogar la vigencia de la garantía de mantenimiento de propuesta.

3.4.5. Apertura y evaluación de propuestas

La evaluación de las propuestas estará a cargo de un Comité de Evaluación y comprenderá las siguientes etapas, cada una de las cuales se desarrolla en el numeral 5 de estas bases:

- Apertura de las propuestas técnicas.
- Evaluaciones de admisibilidad y técnica.
- Apertura de propuestas económicas.
- Evaluación económica y final

3.4.5.1. Comité de Evaluación

El Comité de Evaluación (en adelante, indistintamente, "el Comité"), será el encargado de abrir las propuestas, revisarlas y evaluarlas, conforme con lo dispuesto en estas bases. Las personas que integren el comité serán designadas por resolución del VMT y podrán incorporarse a ella otros integrantes, funcionarios/as o contratados/as con experiencia en los aspectos técnicos vinculados con esta licitación.

El Comité verificará el cumplimiento de los requisitos y antecedentes exigidos en las bases, y determinará los puntajes que correspondan a cada una de las propuestas presentadas, en las respectivas etapas de evaluación.





Al término de cada una de las etapas de evaluación, el Comité elaborará un dictamen, en el que se consignará los resultados. Dichos dictámenes serán elevados a la máxima autoridad del VMT para la resolución correspondiente.

Para llevar a cabo cada una de las etapas del proceso de licitación, el Comité sesionará en las dependencias del VMT, ubicadas en la calle Dr. Cayo Romero Pereira y Presidente Hayes, Asunción, o en la sede central del MOPC, sobre Oliva No. 411 esquina Alberdi, también de la capital, según lo indique el propio VMT.

Los/as funcionarios/as y/o los/las contratados/as que integran el Comité deberán abstenerse de participar cuando exista conflicto de intereses en los términos del artículo 17 de la Ley No. 7021/2022.

El Comité podrá ejecutar todos los actos que le permitan cumplir adecuadamente con su cometido, conforme con lo descrito en las presentes bases. En ese contexto, podrá solicitar el apoyo y la asesoría de los profesionales que determine discrecionalmente.

Los proponentes, sus representantes y cualesquiera personas deberán preservar la no injerencia en el Comité de Evaluación, garantizando la independencia de criterio de éste, bajo apercibimiento de descalificación de la propuesta presentada, en caso de proponentes, o denuncia de las personas intervinientes ante la autoridad que corresponda, en los demás casos.

3.4.5.2. Errores formales, omisión y aclaración de antecedentes

En cualquier etapa del proceso de evaluación de propuestas, el Comité podrá solicitar a los proponentes que salven errores u omisiones formales o que aclaren los antecedentes entregados, siempre y cuando las rectificaciones de dichos vicios u omisiones no les confieran a esos proponentes una situación de privilegio respecto de los demás competidores, esto es, en tanto no se afecten los principios de estricta sujeción a las bases y de igualdad entre proponentes.

La solicitud de rectificación, de entrega de antecedentes complementarios o de aclaración se efectuará a través del envío de un correo electrónico a la dirección que el proponente respectivo haya indicado en el Documento 1 de la propuesta técnica al que se refiere el numeral 4.1.1. El proponente deberá dar respuesta a dicha solicitud, dentro del plazo que se le indique, o dentro de dos días hábiles si nada se menciona sobre ello, mediante presentación escrita en la mesa de entrada del MOPC o mediante correo electrónico, a tenor de las instrucciones que se le impartan.

En caso de que el proponente no diere respuesta a la solicitud dentro del plazo establecido para ello, se entenderá que ha desistido de su propuesta y, por lo tanto, esta última no continuará en el proceso de licitación pública. En tal caso, el VMT podrá ejecutar la respectiva garantía de mantenimiento





de propuesta. Deberá dejarse constancia de lo señalado en este párrafo, en el dictamen correspondiente.

En ningún caso el Comité se encuentra obligado a ejercer esta facultad, siendo de exclusiva responsabilidad de los proponentes presentar propuestas claras, completas y que no contengan errores.

3.4.5.3. Confidencialidad de la información

No deberá darse a conocer información alguna acerca del análisis, aclaración y evaluación de las propuestas hasta la publicación de la resolución de las evaluaciones de admisibilidad y técnica, respecto de lo concerniente al primer sobre, y hasta la publicación de la resolución de adjudicación, respecto del segundo sobre, a los proponentes o a cualquier persona no involucrada en la evaluación. En las respuestas a las solicitudes de aclaración que formule el Comité a los proponentes, éstos deberán indicar si la información suministrada es de carácter reservado, debiendo precisar la norma legal que la establece como secreta o de carácter reservado, de conformidad con lo estipulado en la Ley No. 5282/2014 "De libre acceso ciudadano a la información pública y transparencia gubernamental".

3.4.6. Adjudicación

Tras el proceso de apertura y evaluación, se procederá a la adjudicación, mediante el correspondiente acto administrativo del VMT. En este último, se identificará la propuesta seleccionada, los itinerarios, establecimiento de flota, modalidades de pago, importe de precio por kilómetro propuesto y plazo para suscripción de contrato de concesión.

Los documentos comprendidos en las propuestas que sean declaradas inadmisibles o que se tengan por desistidas, serán devueltos a los respectivos proponentes (con excepción de la garantía de mantenimiento de propuesta, cuando corresponda hacerla efectiva, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3.4.4.7. de estas bases), a su solicitud. Los antecedentes quedarán a disposición de su titular, para ser retiradas del VMT, en 20 (veinte) días hábiles contados desde que el acto administrativo que deja constancia de lo señalado en el presente párrafo haya sido dictado.

El retiro de los documentos antes señalados, desde el VMT, deberá ser realizado por el representante legal designado para la licitación pública en el Documento 1 de la propuesta técnica a la que se refiere el numeral 4.1.1.

Los proponentes que no resulten seleccionados no tendrán derecho a indemnización de ninguna naturaleza.

Resuelta la adjudicación de la propuesta se procederá a la suscripción de un contrato de concesión entre las partes, previa aprobación de los montos a ser tenidos en cuenta para el pago de subsidios, por parte de la máxima autoridad del MOPC. En caso de no obtenerse la aprobación, la adjudicación quedará sin efecto, sin derecho a indemnización del adjudicado.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



3.4.7. Facultad para declarar desierta la licitación

Con independencia de que las propuestas presentadas cumplan con los requisitos formales exigidos en estas bases, el VMT podrá declarar desierta la licitación pública, sin derecho a indemnización alguna para los proponentes cuando:

- i) No se presenten propuestas.
- ii) Las propuestas no satisfagan las necesidades que se busca cubrir.
- iii) Haya razones de interés público que justifiquen la decisión.
- iv) Se produzcan cambios en las circunstancias consideradas al momento de la elaboración de las bases que hagan necesario declarar desierta la licitación.
- v) Exista evidencia de colusión o acuerdo entre partes en perjuicio del VMT.

El Viceministerio de Transporte podrá cancelar la licitación en cualquier momento hasta antes de la firma del contrato, sin que los proponentes tengan derecho a reembolso de gastos ni a indemnización alguna por dicho motivo.

3.4.8. Suscripción del contrato de concesión

Quien resulte adjudicatario deberá suscribir el contrato de concesión con el VMT, además de los demás contratos que resulten necesarios para el cumplimiento de todas las obligaciones comprometidas.

Si por alguna razón no fuere posible la suscripción del contrato de concesión con el adjudicatario, el VMT dejará sin efecto la adjudicación y ejecutará la garantía de mantenimiento de propuesta. En dicho caso, el VMT podrá adjudicar la concesión al proponente que ocupe el lugar siguiente en la lista consignada en el dictamen de evaluación final, y así sucesivamente, sin necesidad de llamar a una nueva licitación.

4. DE LAS PROPUESTAS

Las propuestas deberán contener los antecedentes que se indican en los numerales 4.1. y 4.2. de estas bases. Para efectos de su presentación cada antecedente exigido deberá previamente identificarse o caratularse como "Documento 1", "Documento 2", "Documento 3" y siguientes, según corresponda, a fin de facilitar su revisión.

4.1. Documentos que deben incluirse en el sobre No. 1 relativo a la "Propuesta Técnica"

4.1.1. Antecedentes generales

Documento 1: Identificación del proponente y declaraciones juradas



Edon. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



El contenido del documento 1 es el siguiente:

- i) Se deberá presentar el Formulario I – Identificación del proponente y declaraciones juradas, por medio del cual se identificará mediante su razón social y domicilio, y designará una persona física: el representante legal o un apoderado con poder suficiente para la licitación.

Las facultades del firmante para comprometer al proponente pueden acreditarse con: i) los documentos societarios que justifiquen la representación del firmante, tales como las actas de asamblea y de directorio en el caso de las sociedades anónimas y estatutos sociales; ii) poder suficiente otorgado por escritura pública (no es necesario que esté inscripto en el Registro de Poderes).

El Formulario I es un documento sustancial.

Se deberá informar el nombre de la persona física, sea el representante legal o apoderado, su cédula de identidad o pasaporte, domicilio especial en Asunción, correo electrónico y teléfono de contacto. Sus actuaciones obligarán a la persona jurídica ante el VMT, con facultades para la suscripción de la propuesta y todo documento relativo al procedimiento de contratación.

Documento 2: Antecedentes de las personas jurídicas

Los proponentes deberán acompañar los siguientes antecedentes:

- i) Informe, en carácter de declaración jurada, que resuma la existencia legal de la persona jurídica que presenta la propuesta, indicando la fecha de su constitución, su objeto, capital, administración y representante legal; así como sus modificaciones estatutarias a lo largo del tiempo. Mediante este informe deberá declararse que la persona jurídica se encuentra legalmente constituida en su país de origen y no tiene vicios que afectan su validez.
- ii) Copia autenticada de la escritura de constitución o similar en su versión vigente, con las constancias las inscripciones que correspondan (por ejemplo: Registros Públicos o Abogacía del Tesoro para Empresas por Acciones Simplificadas).
- iii) Copia autenticada del acta de asamblea en que conste designación del o de los representante/s legal/es o similar.
- iv) Informe de anotaciones personales expedido por Registros Públicos, que refleje ausencia de inhabilitaciones, quiebras o convocatoria de acreedores.
- v) Patente municipal comercial al día, expedida por la municipalidad que sea asiento del proponente, correspondiente al semestre de la recepción de la propuesta.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



- vi) Constancia de inscripción en el Registro Único del Contribuyente (RUC).
- vii) Certificado de cumplimiento tributario vigente a la fecha de presentación de la propuesta.
- viii) Certificado laboral expedido por el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social.
- ix) Certificado de cumplimiento con el seguro social expedido por el Instituto de Previsión Social.
- x) Certificado o constancia de no ser deudor en mora del Banco Nacional de Fomento, expedido dentro de los 30 (treinta) días anteriores a la fecha de presentación de la propuesta.

Documento 3: Garantía de mantenimiento de propuesta

Los proponentes deberán acompañar una garantía de mantenimiento de propuesta, la que deberá ajustarse a lo dispuesto en el numeral 3.4.4.7. de estas bases y cuyo monto será de G. 60.000.000 (sesenta millones de guaraníes). **Esta garantía es un documento sustancial.**

4.1.2. Propuesta técnica

El proponente deberá proporcionar, en su propuesta, todos aquellos antecedentes que den cuenta de su idoneidad técnica en la prestación de servicios de transporte de pasajeros mediante buses. Para tal efecto, el proponente deberá acreditar su idoneidad técnica, de acuerdo con los siguientes conceptos:

Documento 4: Estados financieros

Los proponentes deberán presentar información sobre su situación financiera y patrimonial, lo que será evaluado de acuerdo con lo establecido en el numeral 5.2.1. Para estos efectos, deberán presentar los estados financieros declarados ante la Subsecretaría de Estado de Tributación/Dirección Nacional de Ingresos Tributarios por medio del sistema Marangatú, correspondientes a los años 2023 y 2024. **Éstos son documentos sustanciales.**

Documento 5: Buses que conforman la propuesta

El proponente deberá presentar el Formulario II (**este es un documento sustancial**), el que se evaluará de conformidad con lo establecido en el numeral 5.2.2.

Al tratarse de permisionarios o concesionarios del VMT, la información declarada será verificada por el Comité de Evaluación, mediante informe de la Dirección Metropolitana de Transporte.



Ing. Guillermo R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



4.2. Documentos que deben incluirse en el sobre No. 2 relativo a la "Propuesta Económica"

El proponente deberá presentar los siguientes antecedentes:

Documento 6: Propuesta económica

La licitación incluye la presentación de una propuesta económica, en la que debe proponerse un precio por kilómetro del servicio y una estructura de costos asociada a ese precio. Esta estructura, que debe incluir la remuneración empresarial, será vinculante para los reajustes de precio, según los términos del contrato de concesión.

El VMT establece un precio por kilómetro referencial máximo para este servicio de G. 10.913 (diez mil novecientos trece guaraníes) por kilómetro, el cual será considerado como precio tope para el pago al concesionario. La estructura de costos para esta estimación ha sido tomada de los costos referenciales de la tarifa técnica por pasajeros de la operativa actual para el servicio diferencial, sin el componente de inversión de capital en buses e incluyendo la remuneración empresarial.

La estructura de costos que se encuentra en el Formulario III de Propuesta Económica tiene los siguientes componentes:

- Costos variables
 - Combustibles: vinculado a la participación que tiene el insumo del gasoil dentro de la estructura de costos.
 - Lubricantes: vinculado a la participación que tienen los insumos de fluidos, aceites y otro tipo de lubricantes dentro de la estructura de costos.
 - Neumáticos: vinculado a la participación que tienen los neumáticos dentro de la estructura de costos.
 - Repuestos y accesorios: vinculado a la participación que tienen los repuestos y accesorios relacionados al mantenimiento de los buses dentro de la estructura de costos.
 - Otros (especifique): cualquier otro costo variable que no esté considerado dentro de estructura de costos presentada en el Formulario III, el cual debe ser especificado.
- Costos fijos:
 - Salarios: vinculado a la participación que tienen los sueldos y salarios de personal necesarios para la prestación del servicio dentro de la estructura de costos. También se lo denomina como Gasto de Personal.
 - Oficina: vinculado a la participación que tiene el costo de alquiler de oficina necesaria para la prestación del servicio dentro de la estructura de costos. También se lo denomina como Gastos Administrativos.
 - Cámaras: vinculado a la participación que tiene la instalación de cámaras necesarias en los buses para la prestación del servicio dentro de la estructura de costos. También se lo denomina como Gastos Administrativos.



Econ. Emiliano Fernández Franco.
Vice Ministro de Transporte
MOPC



- Servicios Básicos: vinculado a la participación que tiene el costo de servicios como agua, luz, teléfono e internet, en de las oficinas necesarios para la prestación del servicio, dentro de la estructura de costos. También se lo denomina como Gastos Administrativos.
- Canon: vinculado a la participación que tiene el costo de Canon para la prestación del servicio dentro de la estructura de costos. También se lo denomina como Gastos Administrativos.
- Otros (especifique): cualquier otro costo fijo que no esté considerado dentro de estructura de costos presentada en el Formulario III, el cual debe ser especificado.
- Remuneración empresarial: vinculado a la participación que tiene el porcentaje de remuneración por la prestación de los servicios dentro de la estructura de costos.

Como marco de referencia, se dispone de la siguiente estructura de costos para este llamado

Costos	Participación referencial de costos en el precio por kilómetro (p_{km}) en %
	Búho 4 – B4
1. Costos Variables	48,0%
1.1 Combustibles	36,4%
1.2 Lubricantes	1,9%
1.3 Neumáticos	1,8%
1.4 Repuestos y Accesorios	7,9%
1.5 Otros (especifique)	0,0%
2. Costos Fijos	45,0%
2.1 Salarios	40,1%
2.2 Oficina	1,6%
2.3 Cámaras	0,6%
2.4 Servicios Básicos	0,8%
2.5 Canon ¹	1,9%
2.6 Otros (especifique)	0,0%
3. Remuneración Empresarial	7,0%
Total	100%

¹ La empresa adjudicada deberá abonar los mínimos establecidos para los cánones correspondientes, excepto el canon de habilitación de las unidades de transporte.



Econ. Emilliano R. Hernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



El precio por kilómetro y la estructura de costos deben cumplimentarse en el Formulario III. **Este formulario es un documento sustancial.**

La referida propuesta será evaluada de conformidad con lo dispuesto en el numeral 5.4. de estas bases.

5. EVALUACIÓN Y ADJUDICACIÓN

5.1. Apertura de las propuestas técnicas

La apertura de las propuestas técnicas será realizada por el Comité, en un acto público, en la oportunidad señalada en el cronograma del numeral 3.4.1. de estas bases.

En este acto se abrirá sólo el sobre de la propuesta técnica de los proponentes, con el objeto de verificar si se han incluido en él los Documentos del 1 al 5 señalados en el numeral 4.1. de estas bases; cuyo contenido se evaluará en etapas posteriores. Los sobres de las propuestas económicas se mantendrán sellados y permanecerán bajo custodia del VMT, sin abrir, hasta la fecha de apertura de las propuestas económicas, según lo previsto en el numeral 5.4. de estas bases.

El Comité redactará un acta de apertura que contendrá la individualización de sus integrantes presentes, de las personas que asistan al acto, las propuestas técnicas abiertas y la constatación de la presentación de los Documentos del 1 al 5 requeridos por el numeral 4.1. de estas bases. Adicionalmente, el Comité dejará constancia en el acta de apertura de todas aquellas propuestas que puedan considerarse inadmisibles por:

- No haber presentado alguno de los Documentos del 1 al 5, señalados en el numeral 4.1. de estas bases, constitutivos de la propuesta.
- Haberse presentado fuera del plazo establecido en estas bases.
- Incumplimiento de cualquier otra exigencia sustancial o requisito esencial establecido en estas bases.

Los presentes que acrediten representación de proponentes podrán revisar los sobres correspondientes a copias, por un tiempo prudencial que será administrado por el Comité de Evaluación, y hacer constar en el acta sus observaciones.

El acta de apertura se publicará en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas.

En el acto de apertura no se admitirán recursos administrativos ni solicitudes de explicaciones o aclaraciones de ningún tipo, los que se registrarán conforme con las reglas generales.

5.2. Evaluaciones de admisibilidad y técnica





En esta etapa, el Comité analizará el contenido de los documentos relativos a los antecedentes generales de la propuesta técnica, a los que se refiere el numeral 4.1. de estas bases, para determinar si el proponente cumple con los requisitos generales establecidos, si se encuentra inhabilitado para participar en la licitación por alguna de las causales previstas en los numerales 3.3.1. a 3.3.4. Además, se verificará el cumplimiento de todos aquellos elementos que se solicitan en la propuesta técnica.

La evaluación precedente quedará expresada en la primera parte del dictamen de evaluación. Aquellas propuestas que no cumplan con estas exigencias serán declaradas inadmisibles. Las propuestas que cumplan con la primera parte de las exigencias técnicas serán evaluadas en función a los siguientes criterios:

- Puntaje por ratios de los estados financieros.
- Puntaje por edad de la flota propuesta.

A continuación, se describen los criterios contenidos en el listado anterior:

5.2.1. Puntaje por ratios de los estados financieros

Para evaluar la capacidad patrimonial y financiera, se analizarán los indicadores presentados en el Documento 4, aplicando los criterios detallados en la Tabla 1.

Los puntajes, que podrán sumar 6 (seis) en total, se asignarán conforme a los siguientes criterios:

Criterio	Puntaje
a. Coeficiente de Liquidez: Se obtiene de la relación entre el Activo Corriente/Pasivo Corriente, considerando el promedio de los periodos evaluados.	2
a.1 Mayor o igual a 1,00	2
a.2 Menor a 1,00	1
b. Coeficiente de Solvencia: Se obtiene de la relación entre el Pasivo Total / Activo Total, considerando el promedio de los periodos evaluados	2
b.1 Menor o igual a 0,80	2
b.1 Mayor a 0,80	1
c. Rentabilidad sobre Capital: Porcentaje de utilidad después de impuestos o pérdida con respecto al Capital	2
c.1 Mayor o igual a 0	2
c.2 Menor a 0	1

Tabla 1. Descripción de puntajes para la evaluación de la capacidad patrimonial-financiera



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



Para todos los casos, a partir del segundo decimal se aplicará en los coeficientes de liquidez y solvencia el redondeo por exceso.

5.2.2. Puntaje por edad de la flota propuesta

A los efectos de la asignación del puntaje por edad de la flota propuesta, se considerará la lista de buses que conforma la propuesta presentada, según el Documento 5.

El mayor puntaje que se podrá obtener es de 36 (treinta y seis) puntos.

Los puntajes se asignarán conforme con los siguientes criterios:

Criterios para la evaluación de la flota propuesta		
Ítem	Descripción	Puntaje
a	Buses del año modelo 2024 en adelante	36
b	Buses del año modelo 2019 al año modelo 2023	27
c	Buses del año modelo 2015 al año modelo 2018	18

Tabla 2. Descripción de puntajes para la evaluación de la propuesta técnica

La calificación final resultará de aplicar la siguiente fórmula:

$$C = \frac{a}{t} * 36 + \frac{b}{t} * 27 + \frac{c}{t} * 18$$

$$t = a + b + c$$

Donde:

- C* : calificación de la flota propuesta
t : cantidad de buses presentados, lo que corresponde a la suma de la flota operativa y la de reserva.
a: buses correspondientes al ítem a de la Tabla .
b: buses correspondientes al ítem b de la Tabla 2.
c: buses correspondientes al ítem c de la Tabla .

5.2.3. Puntaje final de la evaluación técnica

El puntaje final de la evaluación técnica tendrá un valor máximo de 42 (cuarenta y dos) puntos, el cual resulta de la suma de los siguientes puntajes:

- Puntaje por ratios de los estados financieros.
- Puntaje por edad de la flota propuesta.

$$PT = p_{EF} + p_{FP}$$

Donde:

PT: puntaje técnico total de la propuesta
p_{EF}: puntaje por ratios de estados financieros



Con. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



p_{EF} : puntaje por edad de la flota propuesta

El puntaje final quedará expresado en la segunda parte del dictamen de evaluaciones de admisibilidad y técnica. El VMT emitirá una resolución con el resultado de estas evaluaciones, determinándose los proponentes que avanzarán a las evaluaciones económica y final.

5.3. Apertura de propuestas económicas

El Comité redactará un acta de apertura que contendrá la individualización de sus integrantes que se encuentren presentes, de las personas que asistan al acto, las propuestas económicas abiertas y la constatación de si cada una de ellas contiene la totalidad de la información requerida en el numeral 4.2. de estas bases. Los sobres de propuesta económica que presenten más de una propuesta económica o que no cumplan con las exigencias efectuadas en las bases serán calificadas como inadmisibles.

Los presentes que acrediten representación de proponentes podrán revisar los sobres correspondientes a copias y hacer constar en el acta sus observaciones.

El acta de apertura se publicará en el portal de la Dirección Nacional de Contrataciones Públicas.

En el acto de apertura no se admitirán recursos administrativos ni solicitudes de explicaciones o aclaraciones de ningún tipo. Estos últimos se regirán conforme con las reglas generales.

5.4. Evaluación económica

La propuesta económica será evaluada considerando el precio por kilómetro propuesto por los proponentes según los lineamientos definidos en estas bases. A estos criterios de evaluación se atribuirán los puntajes en la forma que se detalla a continuación:

5.4.1. Puntaje del precio por kilómetro propuesto

En esta etapa se evaluará el Documento 6, en el que consta el precio por kilómetro propuesto por el proponente y una estructura de costos asociada.

Toda propuesta de precio por kilómetro que supere el precio referencial máximo será desestimada. Para aquellas que no superen este valor, la propuesta económica podrá alcanzar un valor máximo de 58 (cincuenta y ocho) puntos, los cuales serán cuantificados como se detalla en la siguiente fórmula:

$$PPK = 58 - \left(\frac{p_{prop} - p_{min}}{p_{max} - p_{min}} \right) * 30$$



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



Donde:

- PPK : Puntaje de precio por kilómetro de la propuesta.
- 58: Puntaje máximo asignado a este criterio.
- p_{prop} : Precio por kilómetro propuesto.
- p_{min} : Precio por kilómetro mínimo propuesto.
- p_{max} : Precio por kilómetro referencial máximo - VMT.
- 30: Puntaje máximo a ser distribuido en este criterio

El precio por kilómetro mínimo propuesto -señalado en la fórmula precedente- será el precio por kilómetro más bajo propuesto en esta licitación entre todos los proponentes.

La propuesta de precio por kilómetro que sea igual al precio por kilómetro referencial máximo tendrá 28 puntos. Este puntaje proviene del puntaje máximo asignado a este criterio menos el puntaje máximo a ser distribuido en este criterio.

Para la evaluación, el redondeo se aplicará a partir del segundo decimal.

La estructura de costos asociada al precio por kilómetro propuesto solo será evaluada en función a su razonabilidad económico-financiera para la prestación del servicio. Las participaciones porcentuales de cada uno de ítems dentro del costo total deberán estar en concordancia económica con las participaciones de los costos referenciales de la tarifa técnica por pasajeros de la operativa actual para el servicio diferencial. En caso de que los porcentajes declarados varíen, por exceso o por defecto, en más del 10 % respecto de los costos referenciales citados en el numeral 4.2, el Comité podrá solicitar al proponente las aclaraciones necesarias que justifiquen la razonabilidad económico-financiera de la estructura de costos presentada.

El puntaje resultante será el puntaje final de la evaluación económica y así quedará expresado en el dictamen de evaluación económica.

5.5. Evaluación final

El Comité elaborará un dictamen en el que constarán la evaluación técnica y la evaluación económica de cada propuesta. El dictamen contendrá una conclusión con la recomendación de adjudicación.

El puntaje final total de cada propuesta se obtendrá de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$PFT = PT + PE$$

Donde:

PFT : puntaje final total de la propuesta

PT : puntaje técnico total de la propuesta

PE : puntaje económico total de la propuesta





El puntaje máximo final posible es de 100 (cien) puntos. Las propuestas se ordenarán de mayor a menor puntaje final total (*PFT*), y se recomendará la adjudicación a la propuesta que haya obtenido el mayor puntaje y que cumpla sustancialmente con los requisitos de las bases y condiciones.

En caso de empate entre dos propuestas, se aplicarán los siguientes criterios según el orden de prelación que se indica a continuación, hasta lograr el desempate:

- i) La propuesta que presente la menor edad promedio de la flota.
- ii) La propuesta con mayor puntaje económico.
- iii) La propuesta con mayor puntaje técnico.

De persistir el empate, luego de la aplicación de los criterios en el orden enunciado, el VMT determinará la propuesta a ser adjudicada, exponiendo las razones de la selección en el dictamen de evaluación o en el acto administrativo de adjudicación.

5.6. Adjudicación

La adjudicación se hará mediante acto administrativo que considerará la recomendación que consta en el dictamen de evaluaciones económica y final.

6. OBLIGACIONES DEL ADJUDICATARIO

6.1. Suscripción del contrato de concesión y garantía de fiel cumplimiento del contrato

El adjudicatario suscribirá con el VMT el contrato de concesión, que se ajustará al texto contenido en el Anexo único de estas bases, luego de la aprobación mediante resolución de la máxima autoridad del MOPC del precio por kilómetro. En caso de no obtenerse la aprobación, la eventual adjudicación quedará sin efecto, sin derecho a indemnización del adjudicado.

El contrato deberá suscribirse dentro del plazo de 10 (diez) días hábiles contados desde la fecha en que el VMT comunique al adjudicatario que el contrato se encuentra disponible para su suscripción, o en el plazo mayor que el VMT le informe.

Previo a esta suscripción, y con la conformidad del VMT, el adjudicatario deberá entregar la garantía de fiel cumplimiento del contrato que se indica en el numeral siguiente y se verificará la vigencia o existencia de los siguientes documentos del adjudicatario:

- i) Informe de anotaciones personales expedido por Registros Públicos.



Don Eutimio R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



- ii) Certificado de cumplimiento tributario expedido por la Dirección Nacional de Ingresos Tributarios.
- iii) Certificado laboral expedido por el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social.
- iv) Certificado de cumplimiento con el seguro social expedido por el Instituto de Previsión Social.
- v) Constancias que acrediten la representación legal del suscribiente en nombre de la persona jurídica o poderes especiales.

En caso de que el adjudicatario no proporcione los antecedentes necesarios para elaborar el contrato, no firme el contrato en el plazo señalado, o no acompañe oportunamente la garantía de fiel cumplimiento de contrato o los documentos señalados en el numeral 6.2. se entenderá que desiste de la propuesta y de su adjudicación, se ejecutará la garantía de mantenimiento de propuesta y se adjudicará la concesión al siguiente proponente con mejor puntaje final, y así sucesivamente, sin necesidad de llamar a una nueva licitación.

Suscrito el contrato de concesión por las partes, el contrato será protocolizado e inscripto en los registros públicos por cuenta del concesionario, de conformidad con lo establecido en el artículo 21, inciso b), de la Ley No. 1618/2000.

6.1.1. Garantía de fiel cumplimiento

El adjudicatario deberá entregar la garantía de fiel cumplimiento del contrato, que podrá consistir en una garantía bancaria o en una póliza de seguro de caución. En caso de póliza de seguro esta deberá ser pagadera a primer requerimiento de la contratante, ante solicitud escrita del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a la aseguradora, cuando el concesionario haya incurrido en alguna de las razones ejecución.

En caso de que se trate de una garantía bancaria, ésta deberá ser emitida en Asunción, por un banco habilitado a operar por el Banco Central del Paraguay, nominativa, no endosable, irrevocable, pagadera a la vista, y al solo requerimiento del MOPC, la que deberá estar confeccionada conforme con el Formulario V.

Si el adjudicatario opta por hacer entrega de una póliza de seguro de caución, esta deberá ser a favor del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (RUC No. 80004239-5, domicilio: Oliva N° 411 esq. Alberdi), emitida por una compañía de seguros habilitada y supervisada por la Superintendencia de Seguros del Banco Central del Paraguay. Se deberá acreditar haber pagado la totalidad de la prima correspondiente.

La garantía deberá llevar la siguiente redacción: "Para garantizar el fiel cumplimiento del contrato de concesión para la explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en modalidad nocturna - Línea Búho 4 - B4 - Asunción-Luque".



Econ. Emiliano B. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



La vigencia mínima de la garantía de cumplimiento del contrato de concesión será de 12 (doce) meses a partir de la fecha de suscripción del contrato de concesión y ella deberá renovarse, en caso de proceder, según lo dispuesto en el contrato de concesión. Las garantías deberán cubrir todo el periodo de vigencia del contrato de concesión y hasta 30 días después de su término.

El monto de la garantía de fiel cumplimiento de contrato es de G. 60.000.000 (sesenta millones de guaraníes).

La garantía de fiel cumplimiento será pagadera por el incumplimiento de las obligaciones contractuales. Esto puede resultar, entre otros, por la terminación anticipada del contrato imputable al concesionario, o si finalizada la explotación concesionada se encuentran pendientes obligaciones del concesionario con relación al cedente.

6.2. Suscripción de otros contratos relacionados

El adjudicatario deberá suscribir los contratos relacionados con la concesión que sean necesarios para la explotación del servicio en las condiciones señaladas en estas bases y en el contrato de concesión.

7. COMPETENCIA EN CONTROVERSIAS

Toda controversia que se suscite con motivo de la presente licitación pública será sometida a la consideración de los tribunales ordinarios de la ciudad de Asunción, Paraguay.

8. INTERPRETACIÓN E INFORMACIÓN

Las disposiciones de las presentes bases de licitación y del contrato de concesión se interpretarán en forma armónica, de manera que exista entre todas ellas la debida correspondencia; y de acuerdo con los principios de derecho público que rigen el servicio licitado.

Ahora bien, en caso de discrepancia entre el texto de las bases de licitación, el contrato de concesión, y la propuesta del adjudicatario, primará lo dispuesto en las bases por sobre el contrato de concesión, y ambos estarán por sobre lo establecido en la propuesta del adjudicatario, salvo que el contrato o la propuesta contemplen condiciones más favorables para el servicio de transporte, lo que será calificado por el VMT.



Emiliano R. Fernández Franco
Vice Ministro de Transporte
MOPC



Anexo Único

**CONTRATO DE CONCESIÓN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN
MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE**

ENTRE EL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

Y


Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC





Contenido

1. DISPOSICIONES GENERALES	4
1.1. Definiciones básicas	4
1.2. Del contrato de concesión	4
1.3. Naturaleza del contrato de concesión y marco legal aplicable	5
1.4. Naturaleza del servicio de transporte público	5
1.5. De los principios que orientan la ejecución del contrato de concesión y su interpretación	5
1.6. Coexistencia del contrato de concesión con otras concesiones	9
1.7. De los servicios complementarios	9
1.8. Vigencia y plazo del contrato	9
1.9. Cesión de la concesión	10
2. DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE	11
3. DEL CONCESIONARIO	13
3.1. Declaraciones del Concesionario	13
3.2. Obligaciones del concesionario	14
3.3. Derechos del Concesionario	17
4. DEL RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO	18
4.1. Inicio de la prestación de los servicios	18
4.2. De las condiciones de operación de los servicios	19
4.3. De la gestión y calidad de los servicios	19
4.4. Sobre las modificaciones del recorrido	19
4.5. De los bienes destinados a la prestación del servicio	20
4.6. Del personal destinado a la prestación de los servicios	21
5. DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	21
5.1. Financiamiento del sistema	21
5.2. De los ingresos del concesionario	22
5.3. De los pagos del concesionario	25
5.4. Restablecimiento de la ecuación contractual	25
6. DE LAS RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL VMT	26
6.1. De las comunicaciones del concesionario al VMT	26
6.2. De las comunicaciones del VMT al Concesionario	26
7. SUPERVISIÓN Y CONTROL	27
7.1. Deber de informar	27
7.2. Mecanismos de supervisión	28
7.3. Aplicación de sanciones	28
8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	29
8.1. Causales de término anticipado del contrato de concesión	29





- 8.2. Continuidad de los servicios en caso de término anticipado del contrato
31

9. GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 31

- 9.1. Garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión 31

10. DISPOSICIONES VARIAS 32

- 10.1. Modificaciones al contrato de concesión solicitadas por el concesionario
32
- 10.2. Responsabilidad frente a terceros 33
- 10.3. Suficiencia del contrato e interpretación 33
- 10.4. Contratista independiente 34
- 10.5. Confidencialidad de la información 34
- 10.6. Modificaciones de común acuerdo 35
- 10.7. Domicilio y competencia 35
- 10.8. Ejemplares 35
- 10.9. Nombramiento y personería 35



Don. Emiliano R. Fernández Franco
Vice Ministro de Transporte
MOPC



CONTRATO DE CONCESIÓN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE

En Asunción, a ____ de ____ de 2025, entre el Viceministerio de Transporte, representado por el Viceministro _____, designado por Decreto del Poder Ejecutivo N° _____, ambos domiciliados para estos efectos en calle Presidente Hayes No. 410 y Cayo Romero, de la ciudad de Asunción, en adelante "**el VMT**", por una parte, y por la otra, la empresa _____, RUC N° _____, representada por _____, con cédula de identidad N° _____, domiciliados en _____ N° _____, de la ciudad de _____, en adelante "**el Concesionario**", se ha convenido el siguiente contrato de concesión de explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en modalidad nocturna - Línea Búho 4 – B4 entre Asunción y Luque.

El VMT y el Concesionario podrán ser referidos individualmente como "Parte" y colectivamente como "las Partes".

1. DISPOSICIONES GENERALES

1.1. Definiciones básicas

Las definiciones establecidas en el pliego de bases y condiciones son aplicables al presente contrato de concesión. Se entiende por "pliego de bases y condiciones", o en su caso, "bases de licitación" o "bases y condiciones", al documento que contiene las bases y condiciones del "LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE".

1.2. Del contrato de concesión

1.2.1. Del contrato

En uso de las atribuciones conferidas por la Ley No. 1590/2000 en lectura integrada con la Ley No. 5152/2014, y por medio del presente contrato de concesión, el VMT otorga al concesionario el derecho de explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros en modalidad nocturna, Línea Búho 4 – B4, entre Asunción y Luque.

La prestación de los servicios de transporte conforme con las especificaciones técnicas del servicio referidas en el Apéndice 1, es de la esencia de la concesión que por este acto se confiere al concesionario y, en consecuencia, el derecho de explotar el servicio se encuentra condicionado a su prestación en los términos y condiciones previstas en este contrato.

La concesión es otorgada en el marco de un proceso de reforma del servicio





de transporte público metropolitano que se encuentra bajo estudio en el Congreso¹, por lo que el concesionario conoce sobre las posibilidades de cambios normativos y de adecuaciones en caso de que la reforma sea aprobada, la que prevé -en su caso- mecanismos alternativos para continuidad de los contratos hasta su culminación, tales como la modificación de itinerario y otros.

1.3. Naturaleza del contrato de concesión y marco legal aplicable

El presente contrato constituye una concesión administrativa que tiene por finalidad satisfacer un fin de interés público, y que, por tanto, se sujeta a un régimen de derecho público que se rige por los principios de legalidad, de regularidad y continuidad en su prestación, de mutabilidad del contrato (*ius variandi*), entre otros.

De este modo, el contrato de concesión se regirá por las normas, principios y procedimientos previstos en el derecho administrativo y por aquellas que regulan la actividad del transporte público de pasajeros, entre las cuales cabe mencionar las leyes No. 1590/2000 y modificatorias, No. 5152/2014, No. 5253/2014 y supletoriamente la Ley No. 1618/2000. En el nivel de resoluciones, se encuentran las dictadas por el MOPC No. 459/2014, 921/2014 y su modificatoria, la No. 2262/2024; así como los demás reglamentos dictados conforme a dichos cuerpos legales; y, en lo que corresponda, por las normas de derecho privado.

Al concesionario le son aplicables las disposiciones vigentes y las que se dicten en el futuro en relación con las condiciones de operación del servicio de transporte público, así como aquellas referidas al cumplimiento de normas técnicas, las que serán consideradas como parte integrante del contrato de concesión.

1.4. Naturaleza del servicio de transporte público

Las partes declaran y aceptan que el servicio de transporte que prestará el concesionario de conformidad con el presente contrato de concesión es un servicio público imprescindible y, por tanto, sus cláusulas deben interpretarse privilegiando el bien común por sobre el interés particular, conforme con los principios establecidos en la cláusula 1.5 del presente contrato.

1.5. De los principios que orientan la ejecución del contrato de concesión y su interpretación

Los principios que inspiran la celebración y ejecución del presente contrato

¹ Proyecto de ley disponible en el siguiente enlace en internet:
<https://silpy.congreso.gov.py/web/expediente/145246>.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Vice Ministro de Transporte
MOPC



de concesión tienen por finalidad satisfacer el interés público y deberán propender a la prestación de un servicio de transporte eficiente, seguro y de calidad y garantizarán la continuidad, regularidad, permanencia y seguridad de los servicios de transportes.

En concordancia con lo anterior, y sin perjuicio de la aplicación de las normas contenidas en los artículos 708 a 714 del Código Civil relacionados con la interpretación de los contratos, las partes acuerdan los siguientes principios rectores que orientan la ejecución e interpretación del contrato de concesión:

1.5.1. Principio del rol regulador del servicio del MOPC-VMT

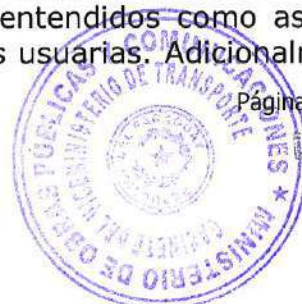
El MOPC, por conducto del VMT, conforme con lo establecido en la Ley No. 1590/2000 en lectura conjunta con la Ley No. 5152/2014, asume el rol regulador del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros de la extinta Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción (SETAMA) y, en ese contexto, se vincula con el concesionario en el marco del contrato de concesión.

En su calidad de regulador, al VMT le son propias las atribuciones establecidas en las leyes y reglamentos, entre las cuales destacan especialmente las enunciadas en el artículo 26 de la Ley No. 1590/2000 y en el artículo 4º de la Resolución MOPC No. 459/2014.

1.5.2. Principio de calidad de los servicios

La necesidad de transporte del área metropolitana de Asunción no sólo requiere que el servicio efectivamente se preste, que exista regularidad en el paso de los buses, que el bus se detenga en las paradas y que las personas usuarias puedan subirse al bus, o que el bus se encuentre en condiciones adecuadas para operar conforme con los requerimientos de mantenimiento y que el personal de conducción tenga un correcto comportamiento sino que además, debe responder a una serie de elementos que -en su conjunto- representan de manera integral la experiencia de la persona usuaria. Así, el servicio de transporte debe recoger un estándar de calidad elevado, por lo que el servicio entregado debe incorporar, dentro de las obligaciones del concesionario, ese nivel de atención a las personas usuarias, tanto en la experiencia de viaje como en la calidad de los vehículos que realizan el transporte.

Las obligaciones del concesionario han sido orientadas en este contrato de concesión hacia esa entrega de un servicio de calidad para las personas usuarias, mejorando el monitoreo de la correcta prestación del servicio público concesionado y, en consecuencia, a una ejecución de los servicios acorde con los parámetros de calidad del servicio ampliados en los Apéndices 1 y 2. Lo anterior, considerando coberturas, frecuencias mínimas y cantidad máxima de pasajeros, todos ellos, entendidos como aspectos relevantes en la calidad de viaje de las personas usuarias. Adicionalmente,





para cautelar lo anterior, se han establecido indicadores que velan, en su conjunto, por el cumplimiento del estándar de calidad del servicio requerido, así como también respecto del correcto estado de conservación de los buses.

1.5.3. Principio de la participación activa del concesionario

La prestación de los servicios materia del contrato debe ser realizada por el concesionario, y las funciones de cada una de las partes se estructuran sobre la base de dicha definición.

Al concesionario le corresponde, por tanto, una participación activa en la definición y ordenación de todos aquellos elementos que resulten necesarios para alcanzar una ejecución eficiente de los servicios que deba prestar de conformidad con el contrato de concesión.

En ese contexto, el concesionario deberá proponer al VMT las mejoras y/u optimizaciones que identifique en la prestación del servicio de transporte y que se encuentren en la esfera de sus atribuciones y obligaciones, con el objeto de entregar una mejor calidad de servicio, atender necesidades de transporte no cubiertas y otra razón relevante para la prestación del servicio, para las personas usuarias o para la eficiencia del sistema.

Asimismo, este principio identifica y radica en la figura del concesionario la responsabilidad de organizar, regular y vigilar el desarrollo de su actividad empresarial, teniendo en cuenta el interés de las personas usuarias, sin perjuicio de la intervención que corresponda a las autoridades respectivas en materia de regulación, control de los servicios, fiscalización y mantenimiento del orden público.

1.5.4. Principio de flexibilidad e integración

El transporte público constituye una actividad dinámica, condición que hace imposible prever todas las circunstancias que pueden acontecer, lo que obliga a contar con un grado de flexibilidad que asegure una adecuada capacidad de respuesta.

El contrato de concesión refleja dicha exigencia mediante el reconocimiento de la flexibilidad como mecanismo para, por una parte, ajustar las condiciones de explotación del servicio a la cambiante realidad, y por otra, responder a los requerimientos de calidad de las personas usuarias. El contrato de concesión permite, entonces, que durante su ejecución, las partes convengan las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de los itinerarios alcanzados para la prestación del servicio. Del mismo modo, prevé que las partes, de común acuerdo, integren el contrato de concesión mediante la incorporación de nuevos apéndices si fuere necesario.

También y de cara a la naturaleza jurídica del contrato, este principio sustenta las atribuciones del VMT para variar los términos y condiciones del





contrato de manera unilateral, por razones de interés público, a efectos de tutelar y garantizar la satisfacción de las necesidades colectivas, en cuyo caso cabe una compensación económica para el concesionario, en tanto se afecte el principio de equilibrio económico del contrato, que deje a resguardo sus derechos contractuales, según corresponda.

1.5.5. Principio de condiciones preexistentes prevalecientes

El concesionario declara conocer y aceptar que deberá prestar servicios de transporte en los itinerarios indicados, sin exclusividad, y dicha circunstancia deberá considerarse para el cumplimiento de las obligaciones que el contrato impone a las partes. El concesionario declara conocer, igualmente, las características y condiciones de las vías que conforman los citados itinerarios y renuncia, por tanto, a cualquier reclamo o indemnización derivado de dicha circunstancia.

1.5.6. Principio de anticorrupción y libre competencia

En sus operaciones, las partes deberán cumplir con todas las leyes y políticas de anticorrupción vigentes, así como aquellas que velan por una libre y sana competencia entre los actores del mercado. Las partes deberán evitar cualquier conducta que pueda contradecir la normativa aplicable en la materia, lo que incluye tanto las acciones del concesionario como las de cualquiera de sus ejecutivos, directores, colaboradores, empleados, agentes o representantes.

1.5.7. Principio de inclusión social

Los servicios de transporte deberán ser accesibles para la diversidad de las personas usuarias con el fin de permitir su acceso a las distintas oportunidades y servicios que ofrece las áreas de cobertura, en igualdad de condiciones.

Por ello, corresponde al concesionario proveer las condiciones necesarias para permitir la inclusión social, especialmente en lo que se refiere a aquellos componentes o elementos que afecten el ejercicio de la movilidad segura para personas con discapacidad y movilidad reducida, temporal o permanente, de las mujeres y niñas y personas mayores. Se propenderá a garantizar una atención de calidad, acceso a la oferta, mantenimiento de los buses u otras medidas necesarias para su adecuada inclusión social.

1.5.8. Principio de seguridad vial

La prestación del servicio debe tener como principio la seguridad vial, cuyo fundamento básico es la prevención de siniestros de tránsito promoviendo la seguridad para todos los modos que conviven en el espacio urbano, con particular énfasis en una buena convivencia del transporte público con





modos vulnerables como peatones, personas en bicicleta y personas en motocicleta.

Asimismo, desde una perspectiva sistémica se debe considerar una serie de elementos como mantenimiento preventivo y correctivo de los buses, el cumplimiento de las normativas de tránsito y seguridad vial, la formación, capacitación y sensibilización del personal, el seguimiento y control de la velocidad, la incorporación de tecnologías y la implementación de medidas de seguridad asociadas a la prestación de servicio, tanto para personas usuarias como para peatones y otros modos de transporte.

1.6. Coexistencia del contrato de concesión con otras concesiones

El presente contrato coexistirá con otros contratos de concesión bajo la competencia del VMT, actuales o futuros, y con otros operadores de buses bajo la competencia de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN) o de municipalidades. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el concesionario.

1.7. De los servicios complementarios

El servicio concesionado comprende, como condición necesaria para su funcionamiento, la existencia de los siguientes servicios complementarios: servicio de cobro electrónico de pasaje del transporte público de pasajeros (Ley No. 5230/2014 y su reglamentación) y transmisión de datos operativos mediante sistemas de geoposicionamiento (Resolución GVMT No. 65/2024 y sus ampliaciones o modificaciones) y otros servicios complementarios que el VMT disponga, de conformidad con la normativa vigente.

Estos servicios complementarios serán provistos por una o más personas definidas o autorizadas por el VMT. La denominación de quienes presten estos servicios complementarios, así como las definiciones técnicas requeridas, se ajustarán a lo que determinen las respectivas regulaciones.

Como condición para la efectiva explotación del servicio de transporte, el concesionario deberá suscribir y pagar los contratos relativos a los servicios enumerados precedentemente.

1.8. Vigencia y plazo del contrato

1.8.1. Vigencia del contrato de concesión

El presente contrato de concesión entra en vigencia a partir de su suscripción y culmina su vigencia 30 días después del plazo señalado en la cláusula 1.8.2., salvo los casos de terminación anticipada referidos en la cláusula 8 del presente contrato.

1.8.2. Plazo de explotación del servicio



Edon. Emiliano R. Fernandez Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



El plazo de explotación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros será de 24 (veinticuatro) meses, contados desde la orden de inicio de operación que emite el VMT, al término de la etapa pre-operativa, según lo dispuesto en la cláusula 4.1. de este contrato.

1.8.2.1. Revisión del plazo de explotación del servicio

Sin perjuicio de que el plazo de explotación es el indicado en la cláusula 1.8.2., el VMT se reserva el derecho de revisarlo en los términos de esta subcláusula.

Así, en el mes No. 11 (once) de explotación, el VMT evaluará la pertinencia de continuar con el servicio, pudiendo resolver que no seguirá, por razones de interés público o limitaciones presupuestarias. En este caso, notificará al concesionario que el contrato tendrá una terminación anticipada y concluirá, efectivamente, el último día del duodécimo mes de operación, sin que el concesionario tenga derecho a indemnización alguna.

El VMT, adicionalmente, se reserva el derecho de no acceder a la renovación de la concesión, luego de una segunda evaluación de pertinencia en el mes 23 (veintitrés) de la explotación, tomando en cuenta razones de interés público, limitaciones presupuestarias, implementación de reformas al servicio de transporte público metropolitano de pasajeros por la entrada en vigor de nuevas normas legales, o cualquier otra razón fundada; por lo que el concesionario no tiene derecho a reclamación alguna si la renovación no es otorgada.

1.9. Cesión de la concesión

El concesionario podrá ceder totalmente el contrato de concesión, previa autorización por escrito del VMT. La cesión del contrato sólo podrá hacerse a una o más personas jurídicas que cumplan las condiciones y requisitos exigibles al concesionario para la explotación del servicio, de conformidad con este contrato.

Para estos efectos, el concesionario deberá presentar una solicitud al VMT, en la que se individualice a él o los cesionarios y las razones y circunstancias de la cesión. Junto con ello, deberá acompañar toda la documentación necesaria para la resolución de la solicitud, así como toda aquella que requiera el VMT. Se estará, en lo pertinente, y en lo que no se haya modificado en esta cláusula, a la reglamentación general sobre cesiones.

El VMT exigirá una garantía de mantenimiento de propuesta a el o a los cesionarios, que deberá cumplir los requisitos que se establecen en las bases de licitación para esa garantía, según corresponda, la que se deberá acompañar a la solicitud de cesión.

La autorización para ceder el contrato o su rechazo se hará mediante resolución fundada del VMT, dictada en el plazo máximo de ciento cincuenta





(150) días a contar del ingreso de la solicitud al VMT. La garantía será devuelta a el o a los cesionarios en el plazo de treinta (30) días contados desde la notificación de la resolución que deniegue o autorice la solicitud, y en este último caso, siempre y cuando la garantía de fiel cumplimiento del contrato haya sido recibida a entera conformidad del VMT, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 9 del contrato. El VMT podrá rechazar la autorización por razones de interés público, de buen servicio y, en general, por los motivos fundados que estime pertinentes.

Una vez verificada la cesión en los términos previstos en esta cláusula, efectuados los pagos, descuentos y multas devengadas a que hubiere lugar, y recibidas las garantías señaladas por parte de el o de los cesionarios a entera satisfacción del VMT, éste procederá a devolver al concesionario cedente, dentro de los siguientes quince (15) días hábiles, las garantías entregadas, según corresponda.

2. DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

Son atribuciones del VMT vinculadas al presente contrato, sin perjuicio de las demás atribuciones que el ordenamiento jurídico le confiere y a lo contemplado en otras cláusulas de este contrato de concesión, las siguientes:

- 2.1. Modificar unilateralmente el contrato de concesión, a efectos de garantizar la continuidad, seguridad y eficiencia del servicio de transporte, o por otras razones de interés público debidamente fundadas. El VMT podrá modificar unilateralmente el contrato en los siguientes casos: a) Cuando, por así exigirlo el interés público, se requiera implementar adecuaciones en la prestación de los servicios que permitan satisfacer necesidades contingentes y de interés general de las personas usuarias de transporte, como por ejemplo cuando se incorporen otros modos de transporte u operadores de transporte que impliquen ajustes a los concesiones otorgadas; b) Cuando se verifiquen hechos o circunstancias en la administración del contrato de concesión o en la prestación de los servicios que impliquen un riesgo o afectación para su continuidad o la seguridad de las personas usuarias, y en tanto la medida a adoptar resulte idónea y proporcionada para resguardar los derechos de las personas usuarias.

En el caso en que se utilice la presente facultad se deberá mantener el equilibrio económico del contrato. Las modificaciones que se establezcan deberán ser cumplidas por el concesionario en los plazos establecidos por el VMT.

En todo caso, las instrucciones que produzcan alteraciones o cambios relevantes que se realicen dentro de los márgenes que autoriza el presente contrato, no se considerarán como modificaciones unilaterales;

- 2.2. Exigir al concesionario la información que considere necesaria para





- verificar la correcta ejecución del contrato e inspeccionar el cumplimiento del mismo;
- 2.3. Supervisar técnica y administrativamente la ejecución del presente contrato de concesión.
 - 2.4. Verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y en general, de las condiciones de ejecución del presente contrato de concesión, de conformidad con los estándares establecidos en este instrumento.
 - 2.5. Exigir al concesionario la información operativa, económica y/o técnica que considere necesaria, siempre que se encuentre relacionada con la prestación del servicio objeto de este contrato. También podrá exigir información respecto a la conformación societaria, empresas relacionadas o grupo empresarial del concesionario.
 - 2.6. Supervisar la correcta y oportuna entrega de la información solicitada.
 - 2.7. Exigir al concesionario el acceso de personal de fiscalización y/o al personal de apoyo, a los buses o a la infraestructura de soporte que emplee el concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del presente contrato de concesión, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato, así como del cumplimiento de la normativa vigente.
 - 2.8. Impartir al concesionario las instrucciones que se requieran para velar por la calidad y continuidad de los servicios dentro del marco del presente contrato de concesión, y para su correcta ejecución.
 - 2.9. Recopilar y sistematizar la información relativa al funcionamiento de los buses y de los servicios que permita al VMT proyectar, diseñar y planificar el mejoramiento continuo de los servicios de transporte. Con dicho objeto podrá instruir a los concesionarios para que entreguen la información recopilada o sistematizada por ellos o, en su defecto podrá extraerla directamente de las instalaciones o buses.
 - 2.10. Efectuar los análisis necesarios y pronunciarse, de conformidad con la normativa vigente y el presente contrato, sobre las propuestas de mejoramiento de los servicios que realice el concesionario.
 - 2.11. Coordinar y gestionar con otros organismos públicos, en el marco de sus atribuciones, las medidas que estime necesarias para velar por la mejor prestación de los servicios.
 - 2.12. Instar por la correcta ejecución del presente contrato de concesión, apoyar al concesionario y proponer acciones que contribuyan a una mejora continua de la calidad del servicio.
 - 2.13. Desarrollar labores de control y seguimiento del cumplimiento de las obligaciones derivadas del presente contrato de concesión.
 - 2.14. Informar periódicamente al concesionario del grado y nivel de cumplimiento de las variables, índices e indicadores previstos para calcular el pago al concesionario según lo establecido en el presente contrato de concesión.
 - 2.15. Poner a disposición del concesionario la información que obre en





poder del VMT, y que el concesionario pueda razonablemente requerir para la mejor ejecución del presente contrato de concesión y para velar por la calidad de los servicios prestados, siempre que dicha información sea susceptible de entregar, de conformidad a la normativa vigente.

- 2.16. Determinar el monto y la procedencia de los pagos que deben realizarse al concesionario en virtud de este contrato de concesión.
- 2.17. Revisar los documentos que, de conformidad al presente contrato de concesión, deba presentar el concesionario, solicitar aclaraciones o enmiendas, así como aprobar, rechazar o emitir observaciones, según corresponda.
- 2.18. Brindar asistencia al concesionario mediante el establecimiento de mesas técnicas de trabajo, individuales o colectivas con otros actores del sistema, orientadas al cumplimiento de los fines previstos en el presente contrato de concesión. Esta asistencia no limitará o restringirá la responsabilidad del concesionario por la correcta y adecuada prestación de los servicios comprometidos de conformidad con el presente contrato de concesión.
- 2.19. Realizar diagnósticos sobre la ejecución del presente contrato de concesión y realizar las modificaciones que correspondan.
- 2.20. Aplicar las sanciones establecidas en el presente contrato de concesión, en caso de que no se haya otorgado un periodo de subsanación o se establezca una moratoria por razones fundadas.
- 2.21. Llevar el registro de las comunicaciones entre las partes.
- 2.22. Integrar mesas de trabajo y equipos de coordinación de contingencias con el concesionario.
- 2.23. Supervisar todas aquellas obligaciones que se deriven de la ejecución del presente contrato de concesión.

El VMT podrá ejercer algunas de estas atribuciones, en los casos en que sea procedente, a través de sus propios órganos, o con el apoyo de otras dependencias del MOPC, otras entidades públicas, o terceros designados de conformidad con este contrato o la normativa vigente.

3. DEL CONCESIONARIO

3.1. Declaraciones del Concesionario

El concesionario declara que las siguientes afirmaciones son ciertas y correctas a la fecha de firma del contrato y se obliga a garantizar que seguirán siéndolo durante toda su vigencia, salvo que su modificación se autorice previa y expresamente por el VMT o que sea consecuencia del cumplimiento de una obligación legal:

- 3.1.1. El concesionario no se encuentra incurso en las restricciones previstas en el artículo 10 de la Ley No. 1618/2000 "De Concesiones de Obras y Servicios Públicos"
- 3.1.2. El contrato ha sido debidamente autorizado y aprobado por el

Página 13 de 35

Excmo. Emiliano P. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC





órgano estatutario competente del concesionario, encontrándose los representantes que firman el contrato en nombre del concesionario investidos de suficientes facultades para suscribirlo.

- 3.1.3. El concesionario garantiza que tiene las competencias, conocimiento y capacidades necesarias tanto para operar los buses necesarios para cumplir con la programación operativa como para desarrollar una correcta y oportuna prestación de los servicios de transporte, conforme a los términos y condiciones del presente contrato.
- 3.1.4. Ninguno de los directores, accionistas, personal clave, representantes legales y agentes y/o los que hagan sus veces en el concesionario, se encuentra incurso en prácticas vinculadas con fraude y corrupción en los términos señalados en las bases y condiciones.
- 3.1.5. El concesionario no ha sido sancionado con la terminación anticipada de una concesión que le sea imputable.

3.2. Obligaciones del concesionario

Corresponde al concesionario explotar el servicio de transporte público metropolitano de pasajeros mediante la operación correcta de los buses necesarios para su prestación y mantener la flota para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en este contrato, y definir tanto el modelo empresarial como los criterios de gestión y administración para alcanzar una ejecución de calidad de dichos servicios durante toda la vigencia del contrato de concesión.

Sin perjuicio de las obligaciones legales que le competen y las demás previstas en este contrato de concesión, el concesionario tendrá las obligaciones que se establecen en las cláusulas siguientes:

3.2.1. Obligaciones relativas a la explotación del servicio

- 3.2.1.1. Prestar los servicios con los estándares de calidad, permanencia, continuidad y seguridad establecidos en el presente contrato de concesión, sus apéndices y la normativa vigente.
- 3.2.1.2. Cumplir con los principios establecidos en el presente contrato de concesión y con las normas legales, reglamentarias y contractuales que regulan la prestación de los servicios de transporte, en especial, aquellas que regulan las condiciones de seguridad de la conducción y la atención de las personas usuarias.
- 3.2.1.3. Dar cumplimiento a la programación operativa, ajustarla cuando corresponda y ejecutar la operación de los servicios en la forma prevista en el presente contrato, con el fin de proveer un servicio de calidad, en los términos y condiciones previstos en este contrato, en especial, en el Apéndice 1.





- 3.2.1.4. Cumplir con los requerimientos operacionales exigidos por el VMT y mantenerlo informado de toda circunstancia material que afecte la prestación normal de los servicios, tan pronto como ocurra. Para estos efectos, se entiende por circunstancia material a todo aquello que el VMT razonablemente requiera para evaluar su funcionamiento.
- 3.2.1.5. Efectuar el control de la operación de los servicios.
- 3.2.1.6. Presentar medidas o procedimientos que permitan mejorar y/o restablecer la calidad de los servicios, cuando no se alcancen los niveles previstos en el presente contrato de concesión.
- 3.2.1.7. Desarrollar planes o protocolos de acción destinados a velar por el cumplimiento de los indicadores de calidad y prestación de servicios.
- 3.2.1.8. Ejecutar el contrato de concesión teniendo en cuenta la normativa vigente en materia ambiental: evaluaciones, licencias, autorizaciones, permisos, según corresponda, con el fin de que se cause impacto negativo mínimo directo o indirecto en el ambiente. Se entiende por impacto negativo todo el conjunto de alteraciones directas e indirectas provocadas por las actividades humanas sobre el medio físico, biótico, socioeconómico, cultural, histórico y antropológico y que resulten costos sociales para el Estado y una disminución de la calidad de vida de la población alcanzada con la ejecución contractual.
- 3.2.1.9. Cumplir con la normativa vigente sobre seguros obligatorios contra accidentes de pasajeros y sus reglamentaciones.

3.2.2. Obligaciones relativas a los buses

- 3.2.2.1. El concesionario conoce la flota que destina a la operación y que se encuentra detallada en su propuesta, por lo que deberá diseñar y cumplir la programación operativa con base en esa cantidad, previendo las contingencias y considerando la flota de reserva.
- 3.2.2.2. El concesionario debe asegurarse que los buses que componen la flota cumplan en todo momento con los requerimientos generales y las especificaciones técnicas comprometidas y reglamentadas.
- 3.2.2.3. Mantener la flota con el fin de asegurar el correcto estado de conservación de los buses atendiendo su antigüedad y uso. Los buses en todo momento deberán cumplir con la normativa vigente aplicable, las bases y condiciones de la licitación y el presente contrato de concesión.
- 3.2.2.4. Sin perjuicio de las responsabilidades y obligaciones del concesionario bajo este contrato y en la normativa vigente, el concesionario se obliga a contratar y mantener los seguros indicados en la normativa vigente durante todo el plazo de vigencia de este contrato.
- 3.2.2.5. El concesionario es responsable de todos los daños y perjuicios





que se originen por causa de la flota por cualquier razón, sin perjuicio de que se obliga a contratar y mantener un seguro por daños a terceros durante toda la vigencia de la concesión. En cualquier caso, el concesionario deberá informar al VMT de todo daño, accidente o deterioro significativo que sufran los buses, en forma inmediata. Asimismo, deberá dejar la constancia policial respectiva.

- 3.2.2.6. El concesionario es el responsable de disponer siempre de la flota necesaria para el cumplimiento de la programación operativa.
- 3.2.2.7. El concesionario deberá realizar los trámites ante las autoridades de tránsito para el pago de multas, liberación de vehículos inmovilizados, renovación de habilitaciones y permisos, trámites antes las compañías de seguros, entre otros. El concesionario es responsable de la realización de estos trámites de manera a que en ningún momento se afecte la disponibilidad de la flota para la operación.

3.2.3. Obligaciones relativas a la infraestructura

- 3.2.3.1. El concesionario deberá cumplir con los términos de uso de los inmuebles destinados para oficinas administrativas, talleres, lugares de lavado, patios de estacionamiento y para otros usos vinculados con el objeto del contrato.
- 3.2.3.2. El concesionario deberá operar y mantener a su cargo, costo y riesgo la infraestructura.
- 3.2.3.3. Será responsabilidad del concesionario disponer, especialmente, de una infraestructura básica en el inicio del recorrido, en el centro de Asunción, para soporte del/de la conductor/a, que puede consistir en sanitarios y espacios de descanso.

3.2.4. Obligaciones relativas al personal

- 3.2.4.1. Pagar las remuneraciones, aportes laborales y previsionales, así como los emolumentos de toda índole que correspondan al personal del concesionario, de conformidad con la ley, el contrato de concesión y los contratos de trabajo respectivos.
- 3.2.4.2. Realizar anualmente capacitaciones al personal y, obligatoriamente una capacitación inicial a cualquier persona recién incorporada, lo que será informado al VMT.

3.2.5. Otras obligaciones

- 3.2.5.1. Proporcionar al VMT toda la información que éste le requiera, relacionada con la ejecución del presente contrato de concesión y las obligaciones que éste impone, la que deberá ser entregada en los términos y plazos especificados en la solicitud, conforme se determine prudentemente.





considerando la naturaleza y cantidad de la información requerida.

- 3.2.5.2. Otorgar libre acceso al VMT a todos los antecedentes y bienes muebles o inmuebles que sean necesarios para su labor de control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente contrato de concesión, así como para obtener información relevante para el sistema en general, sin que pueda oponer reserva fundada en derechos de autor o acuerdos de confidencialidad internos o con terceros que impidan o limiten el derecho del VMT para acceder a la información. El VMT podrá designar a terceros, en el marco de contratos específicos, para realizar tareas de apoyo a esta labor.
- 3.2.5.3. Permitir el acceso del personal de fiscalización del VMT y/o al personal de apoyo a quien éste encomiende la recopilación y análisis de antecedentes para efectos de lo dispuesto en la cláusula 7.3, a los buses e infraestructura de soporte que emplee el concesionario para el desarrollo de los servicios objeto del presente contrato de concesión. Dicho personal deberá portar su respectiva identificación, y el acceso transitorio se acotará a la ejecución o desarrollo de las labores que correspondan según el caso.
- 3.2.5.4. Cumplir con la obligación de informar al VMT establecida en la cláusula 7.1 del presente contrato.
- 3.2.5.5. Entregar información a las personas usuarias respecto de modificaciones relevantes en la operación de sus servicios.
- 3.2.5.6. Gestionar y responder oportunamente las sugerencias y reclamos de las personas usuarias.
- 3.2.5.7. Cumplir con toda la legislación y normativa aplicable, así como las instrucciones o comunicaciones enviadas por el VMT, de conformidad con el presente contrato de concesión.

El incumplimiento de las obligaciones que emanan del presente contrato de concesión faculta al VMT para: (i) aplicar descuentos a los ingresos del concesionario, conforme a lo dispuesto en el presente contrato y sus apéndices; (ii) aplicar las sanciones, en los casos y condiciones previstas en este contrato y en las normas de carácter general; (iii) poner término anticipado al contrato de concesión, y (iv) ejecutar la garantía de fiel cumplimiento del contrato, u otras estipuladas en el presente contrato, si procediere.

3.3. Derechos del Concesionario

El presente contrato de concesión confiere al concesionario los siguientes derechos:

- 3.3.1. Usar las vías que correspondan a los itinerarios comprendidos en el régimen de explotación del servicio, en los términos previstos en el Apéndice 1 del presente contrato de concesión.





- 3.3.2. Explotar económicamente la actividad del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros mediante buses, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente contrato y particularmente en la cláusula 5.
- 3.3.3. Percibir y disponer de los ingresos derivados de la prestación de los servicios, en los términos y condiciones previstos en el presente contrato de concesión.
- 3.3.4. Realizar propuestas al VMT para optimizar la operación global, tanto en lo concerniente a los servicios como a la operación propiamente.
- 3.3.5. A que se respete y aplique estrictamente el contrato de concesión respecto a los aspectos que configuren el monto y procedencia de los pagos.
- 3.3.6. Ejercer los demás derechos que le confiere la normativa vigente y el contrato de concesión.

4. DEL RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO

4.1. Inicio de la prestación de los servicios

El concesionario deberá iniciar la prestación de los servicios en la fecha que indique el VMT, conforme se refiere a continuación.

Con el objeto de realizar los ajustes necesarios para el inicio de la efectiva prestación de servicios, se establece una etapa pre-operativa, de 15 días corridos, en la que se ajustarán todos los aspectos vinculados con la puesta a punto para la operación. A esa etapa seguirá la etapa operativa durante todo el plazo de explotación del servicio.

Así, con el objetivo de planificar la prestación de los servicios se seguirán los siguientes pasos:

4.1.1. Designación de encargado/a de etapa pre-operativa

Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la entrada en vigencia del contrato de concesión, el concesionario deberá designar a una persona que ejerza el rol de encargado/a de la etapa pre-operativa e informar al VMT sus datos.

4.1.2. Etapa pre-operativa

Las actividades que deberán desarrollarse en esta etapa pre-operativa son las siguientes:

- Presentación de copia autenticada de la resolución de homologación del listado del personal contratado para la operación del servicio de





transporte público en horario nocturno, emitido por el Ministerio del Trabajo, Empleo y Seguridad Social.

- Verificación de los buses, especialmente de su equipamiento (cámaras exigidas en las bases y condiciones con el *hardware* y *software* de soporte, instalación de validadores, sistema de GPS, etc.).
- Registro de los buses destinados a la operativa.
- Definición de puntos de paradas obligatorias.
- Presentación operativa final según las tablas de salidas, luego de revisión con el VMT.
- Verificación de lugar destinado para descanso y sanitarios de conductores/as en cabecera de Asunción.
- Otras que estén descritas en las bases y condiciones, el presente contrato de concesión y/o sus apéndices.

4.1.3. Inicio de la prestación de los servicios: inicio de la etapa operativa

Es obligación del concesionario iniciar la prestación de los servicios en la oportunidad y forma definidas en la etapa pre-operativa.

La etapa pre-operativa culminará con el cumplimiento de las tareas relacionadas con la puesta a punto y la emisión de la orden de inicio para la operación.

El cumplimiento del inicio de la prestación de los servicios de transporte será de exclusiva responsabilidad del concesionario, sin que pueda justificar su incumplimiento o retraso total o parcial, en la responsabilidad o falta de terceras personas, salvo que se trate de situaciones justificadas de caso fortuito o fuerza mayor, las que deberán ser informadas inmediatamente al VMT, y debidamente acreditadas a satisfacción del VMT.

4.2. De las condiciones de operación de los servicios

El concesionario se obliga a prestar los servicios de transporte establecidos en este contrato, en especial, en el Apéndice 1, así como sus modificaciones y los que se incorporen en el futuro, de conformidad con la programación operativa.

4.3. De la gestión y calidad de los servicios

La gestión de los servicios de transporte corresponde al concesionario, quien deberá adoptar todas las medidas necesarias para velar por la correcta ejecución de la programación operativa.

4.4. Sobre las modificaciones del recorrido

El concesionario podrá proponer modificaciones del recorrido original





únicamente cuando las causas estén debidamente justificadas y que no alteren sustancialmente el kilometraje del itinerario del servicio licitado.

En todos los casos, estas modificaciones deberán responder a cambios estructurales a lo largo del recorrido y no se aceptarán variaciones con respecto al itinerario original superiores al 20%. La adecuación del itinerario propuesto deberá estar aprobada por el VMT. Las justificaciones para estas variaciones podrían comprender cierre de calles por construcción de obras viales, cambio de sentido de calle, prohibición de circulación de vehículos de transporte público de pasajeros en una calle determinada, etc.

El VMT se reserva el derecho de modificar tanto el itinerario como la programación del servicio sin sujetarse a la limitación del párrafo anterior, según sea necesario, con el propósito de optimizar la calidad del servicio o atender eventos que requieran un refuerzo en el transporte público.

4.5. De los bienes destinados a la prestación del servicio

4.5.1. Flota

4.5.1.1. Aspectos generales

El concesionario deberá utilizar la flota necesaria para prestar los servicios de transporte exigidos en la programación operativa, cumpliendo los estándares de calidad que defina el VMT y los procedimientos y metodología establecidos en el presente contrato y sus apéndices. Dicha flota estará compuesta por los buses indicados en la propuesta adjudicada, respecto de los cuales el concesionario asume las obligaciones que se establecen en este contrato.

Los buses deben estar equipados con al menos 4 cámaras de vigilancia, internas y frontal. También, deberán contar con los equipos necesarios para la transmisión de datos operativos, según la normativa vigente del VMT.

Las cámaras deben contar con sistemas de almacenamiento de grabación local que permitan recopilar las imágenes captadas durante la operación. Las grabaciones deberán mantenerse almacenadas por un período mínimo de 15 días corridos, a fin de permitir la verificación de cualquier hecho relevante ocurrido dentro o en las inmediaciones del vehículo. En caso de que las grabaciones no se encuentren accesibles o almacenadas, el concesionario será responsable de las consecuencias que pudieran derivar de hechos o denuncias que pudieron ser captadas por medio de las cámaras.

4.5.1.2. Mantenimiento de la flota

Para velar por la seguridad de las personas usuarias de los servicios de transporte, facilitar la gestión operacional y velar por el correcto estado de los buses, el concesionario deberá realizar el mantenimiento de la flota.





El concesionario acepta expresamente una fiscalización del VMT o de una persona física o jurídica designada por el VMT, que podrá ejecutar un programa de supervisión del estado general de los buses y su mantenimiento.

4.5.2. Infraestructura

El concesionario es responsable de la operación y mantenimiento de la infraestructura de que dispone para la prestación de los servicios.

Será responsabilidad del concesionario disponer, especialmente, de una infraestructura básica en el inicio del recorrido, en el centro de Asunción, para soporte del/de la conductor/a, que puede consistir en sanitarios y espacios de descanso.

Para su aprobación, el concesionario deberá entregar al VMT los documentos y antecedentes que den cuenta del título que lo habilite para, a lo menos, usar y gozar de los inmuebles que utilizará, tales como arrendamiento o compraventa.

El concesionario aceptará que solo será habilitado aquel lugar que cuente con las condiciones necesarias para un uso digno.

4.6. Del personal destinado a la prestación de los servicios

El concesionario deberá disponer del personal necesario para cumplir las obligaciones que asume en virtud del presente contrato de concesión, y deberá dar estricto cumplimiento a las exigencias sobre contratación, capacitación, seguros y equipamiento del personal, entre otras.

5. DE LAS CONDICIONES ECONÓMICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

5.1. Financiamiento del sistema

La presente concesión encuentra su financiamiento en igualdad de condiciones que las demás concesiones de los servicios de transporte público metropolitano de pasajeros.

En ese sentido, son dos las fuentes principales de ingresos para los concesionarios del sistema: los pasajes de las personas usuarias y los subsidios del Estado.

En términos generales, el pago de subsidio está vinculado a los resultados de los estudios técnicos que determinan un precio por kilómetro (contemplando la estructura de costos del servicio), una tarifa técnica (que





hace posible el funcionamiento del servicio) o una combinación entre ellas y el precio del pasaje (lo que abonan las personas usuarias).

El pasaje es abonado por las personas usuarias mediante la intermediación de Empresas Prestadoras del Servicio de Billetaje Electrónico, las que transfieren el importe recaudado al concesionario regularmente, conforme con la Ley No. 5230/2014 "Que establece el cobro electrónico del pasaje de transporte público", su decreto reglamentario, el No. 6912/2017, y los manuales de procedimientos y los contratos entre concesionarios y aquellas empresas prestadoras. Cada pasaje pagado equivale a una "validación", realizada mediante un medio de pago habilitado.

El valor del pasaje se determina según lo dispone la Ley No. 1590/2000 (artículo 26, inciso "j") y sus disposiciones reglamentarias (decretos del Poder Ejecutivo No. 4998/2021 y No. 710/2023). En resumen, en la actualidad, el Viceministerio de Transporte propone los valores de tarifa, los que son estudiados en un Consejo Asesor de Tarifa y puestos a consideración del MOPC, que a su vez lo remite a la Presidencia de la República, dictándose el precio del pasaje mediante decreto.

La metodología de cálculo del subsidio y sus procesos están, por su parte, establecidos en el Decreto No. 710/2023 "Por el cual se establece el régimen de subsidio para el transporte público de pasajeros del área metropolitana de Asunción, se establecen modalidades de pago para el mismo, y se derogan los Decretos No. 7296/2022 y No. 8644/2022". Para su estimación se toma en cuenta la tarifa técnica, cuya fijación ha sido delegada al MOPC, que pondera el ya citado precio por kilómetro y las validaciones del sistema. Los subsidios se pagan cada mes según un promedio, con ajustes compensatorios regulares. Los subsidios provienen de recursos del Presupuesto General de la Nación asignado al MOPC.

En cuanto a los modos de pago, el mismo Decreto No. 710/2023 establece que los subsidios pueden pagarse en función de las validaciones, en función de los kilómetros recorridos (conforme con el precio por kilómetro que resulta de la estructura tarifaria) o en forma combinada.

5.2. De los ingresos del concesionario

5.2.1. Cálculo del pago al concesionario

Por la prestación del servicio de transporte público metropolitano de pasajeros el concesionario estará autorizado a percibir el importe del pasaje establecido según lo dispone la Ley No. 1590/2000 (artículo 26, inciso "j") y sus disposiciones reglamentarias (en especial, los decretos No. 4998/2021 y No. 710/2023). Adicionalmente, el concesionario recibirá los pagos complementarios de subsidios conforme con lo que dispone el Decreto No. 710/2023 "Por el cual se establece el régimen de subsidio para el transporte público de pasajeros del área metropolitana de Asunción, se establecen





modalidades de pago para el mismo, y se derogan los Decretos No. 7296/2022 y No. 8644/2022" en la modalidad combinada de validaciones y kilómetro recorrido, entendiéndose como kilómetro recorrido el total de kilómetros definido en la programación operativa en ejecución.

Así, el recaudo mensual estará compuesto por los dos componentes citados: remuneración por kilómetro y remuneración por validaciones, tal como lo presenta la siguiente fórmula:

$$R = r_{km} + r_{val}$$

$$r_{km} = km_{mes} * p_{km}$$

$$r_{val} = (val_{mes} * t_{val}) * \alpha$$

Donde:

- R : recaudo mensual de la EOT
- r_{km} : remuneración por kilómetro
- r_{val} : remuneración por validaciones
- km_{mes} : kilómetros recorridos al mes
- p_{km} : precio por kilómetro adjudicado
- val_{mes} : validaciones en el mes
- t_{val} : es la tarifa neta por validaciones. La misma se obtiene del precio del pasaje del servicio diferencial menos el valor del costo del servicio de billete electrónico por cada validación del servicio diferencial, para la cual, se aplica el porcentaje de comisión de las EPS a la validación como costo de la prestación del Servicio de Billete Electrónico. Para esta tarifa no será imputado ningún tipo de subsidio por parte del Estado.
- α : es la proporción de la recaudación que corresponde a la EOT por las validaciones, que en este caso será del 30%.

La remuneración por kilómetro (r_{km}) resultará del producto entre los kilómetros recorridos al mes según la programación operativa y el precio por kilómetro. Esta remuneración será un valor fijo, siempre y cuando el Viceministerio de Transporte no modifique la operativa del servicio y que el concesionario realice la operativa de acuerdo con la programación establecida por el VMT y según las exigencias establecidas en el presente contrato de concesión, en especial, en su Apéndice 2.

La remuneración por validaciones resultará del producto de las validaciones realizadas en el mes y la tarifa por validaciones neta, corregido por el citado factor de proporción α . De esta manera, el saldo restante $(1 - \alpha)$ que provenga de la recaudación por validaciones, será utilizado por el VMT en los siguientes meses para el pago de la remuneración acordada. El VMT calculará mensualmente el monto necesario de subsidio para complementar la remuneración al concesionario.

5.2.2. Reajustes

El precio por kilómetro adjudicado está sujeto a un mecanismo automático de actualización que considera, de manera proporcional y objetiva, las





variaciones al alza o a la baja de ítems de la estructura de costos que componen la fórmula de reajuste establecida en esta cláusula, a fin de preservar el equilibrio económico-financiero del mismo.

El mecanismo automático de actualización será aplicado en dos momentos:

- Trimestral: para el índice de combustibles, considerando las variaciones trimestrales del índice de diésel.
- Anual: considerando las variaciones interanuales del índice salarial y el índice general de precios.

Para ambos momentos será necesario contar con información del Banco Central del Paraguay (BCP), por lo que la actualización está sujeta a su calendario de publicaciones.

Todos los ajustes por realizarse serán efectivos una vez que se haya aplicado el polinomio de reajustabilidad y con efecto posterior al ajuste. En ningún caso, el ajuste podrá ser interpretado como un cambio retroactivo en el precio por kilómetro y tampoco estará supeditado a compensaciones futuras por los servicios ya prestados anteriormente.

El ajuste del precio por kilómetro adjudicado alcanzará la:

- Variación del precio del combustible para el diésel.
- Variación del salario mínimo para salarios del sector.
- Variación del índice de precios al consumidor a cierre de año para los otros componentes de acuerdo con la tabla de estructura de costos relacionada al precio adjudicado.

Estas variaciones serán calculadas de acuerdo con el siguiente polinomio de reajustabilidad:

$$p_{km}(t) = p_{km}(0) * \left[\theta * \frac{I_{comb}(t)}{I_{comb}(0)} + \beta * \frac{I_{salario}(t)}{I_{salario}(0)} + \gamma * \frac{I_{general}(t)}{I_{general}(0)} \right]$$

Donde:

* (t): valor de la variable en el momento del ajuste, es decir, en el tiempo t.

* (0): valor de la variable en el momento en que se fijó el precio por kilómetro adjudicado o cuando se haya realizado ajustes de acuerdo con este polinomio, es decir, en el tiempo 0.

p_{km} : es el precio por kilómetro adjudicado.

θ : es la participación del costo de combustible en el precio por kilómetro adjudicado presentado en el Documento 6 de las bases de la licitación.

I_{comb} : es el Índice de Gasoil reportado por el Banco Central del Paraguay en el Cuadro N° 13a del Anexo del Informe Económico.

β : es la participación del costo de salario en el precio por kilómetro adjudicado presentado en el Documento 6 de las bases de la licitación.





I_{salario}: es el Índice General de Sueldos y Salarios reportado por el Banco Central del Paraguay en el Cuadro N° 12 del Anexo del Informe Económico.

γ : es la sumatoria de la participación del costo de los demás componentes, no considerados en α y β , en el precio por kilómetro adjudicado presentado en el Documento 6 de las bases de la licitación.

I_{general}: es el Índice General de Precios al Consumidor reportado por el Banco Central del Paraguay en el Cuadro N° 14 del Anexo del Informe Económico.

Una vez aplicado el reajuste, el precio resultante se constituirá en la nueva base para el cálculo de los reajustes posteriores. De esta manera, cada actualización se efectuará sobre el último precio vigente y no sobre el precio original de adjudicación.

5.2.3. Descuentos

El concesionario deberá cumplir con los estándares operativos y niveles de servicio establecidos en el contrato. En caso de incumplimiento de estos estándares, se aplicarán descuentos en los pagos mensuales, en función del grado de desviación respecto a los parámetros definidos, todo lo cual se encuentra en el Apéndice 2 del presente contrato.

5.3. De los pagos del concesionario

El concesionario debe abonar los cánones dispuestos en la Ley No. 5253/2014 y las resoluciones que la reglamentan.

5.4. Restablecimiento de la ecuación contractual

5.4.1. Posibilidad de revisión

Para velar por la sostenibilidad financiera del sistema de transporte y la viabilidad de la concesión, el VMT podrá revisar, por razones de interés público, la vigencia de las condiciones económicas señaladas en la cláusula 5.2 del presente contrato. Para ello, se establecerán instancias de revisión excepcionales destinadas a restablecer la ecuación contractual mediante la incorporación de los ajustes en las variables económicas de acuerdo con los elementos que se describen en la presente cláusula.

5.4.2. Aspectos susceptibles de revisión excepcional (causa y objeto de la revisión)

Las instancias de revisión considerarán los siguientes aspectos:

- i) Cambios normativos, que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.





- ii) Modificación por parte del VMT de los estándares de calidad de los servicios, que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- iii) Órdenes o disposiciones de la autoridad, que afecten en forma relevante las variables principales del negocio.
- iv) Ampliación o incorporación de otros medios de transporte público masivo: BTR, ferroviario o por cable, que modifiquen en forma relevante la estructura de viajes de las personas usuarias en el área de influencia de la operación del concesionario.
- v) Reorganización general de los servicios de transporte público de pasajeros en virtud de cambios normativos y nuevas concesiones, que modifiquen el patrón de viajes directos de las personas usuarias en el área de influencia de la operación del concesionario.

6. DE LAS RELACIONES ENTRE EL CONCESIONARIO Y EL VMT

6.1. De las comunicaciones del concesionario al VMT

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que el concesionario envíe al VMT en virtud del contrato deberá dirigirse debe constar por escrito y tener acuse de recibo fehaciente, siendo dirigidas a:

- Viceministerio de Transporte
Dirección: Oliva No. 411 esquina Alberdi, Asunción.
Mesa de entrada única del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).

Constituirá una excepción a esta regla la presentación de las solicitudes de subsidio, que se registrarán por su propia reglamentación.

6.2. De las comunicaciones del VMT al Concesionario

Toda notificación, solicitud, requerimiento o cualquier otra comunicación que el VMT dirija al concesionario en virtud del contrato constará por escrito.

Dicha notificación, solicitud, requerimiento o comunicación podrá ser entregada en el domicilio o correo electrónico que se indica a continuación o en cualquier otro domicilio que el concesionario haya informado por escrito para estos efectos. La notificación vía correo electrónico se entenderá efectuada desde su remisión, sin que sea necesario el acuse de recibo.

- Concesionario: [Nombre Concesionario]
Dirección: ____
Ciudad: Asunción.
Correo electrónico: ____
Atención: ____
Con copia: ____





Teléfono: ____

Los datos de contacto señalados en esta cláusula y en la cláusula precedente podrán ser actualizados o modificados mediante nota escrita dirigida al concesionario, o mediante comunicación escrita del concesionario dirigida al VMT, según corresponda.

7. SUPERVISIÓN Y CONTROL

7.1. Deber de informar

Sin perjuicio de otras facultades para solicitar información establecidas en este contrato, el concesionario deberá entregar al VMT información veraz, completa y oportuna relacionada con la ejecución del contrato. Esta obligación incluye, sin que la siguiente enumeración sea taxativa, lo siguiente:

- i) Informe operativo mensual (independiente a los requeridos para el pago de subsidio): Deberá entregarse, a más tardar el día diez (10) de cada mes, la información del mes calendario anterior, donde conste un resumen de kilómetros recorridos, combustible consumido y otra información relevante como: el registro detallado de días y motivos de inoperatividad o la lista del personal afectado a la ejecución del contrato discriminando funciones, sexo, horario de trabajo, entre otros. El VMT podrá ampliar o restringir este listado.
- ii) Informes sobre hechos e incidentes: El concesionario deberá notificar al VMT de manera oportuna y sin demora injustificada sobre cualquier circunstancia o hecho que afecte o pueda afectar significativamente la administración, funcionamiento o correcta ejecución del contrato, según el criterio razonable del VMT. Asimismo, comunicará cualesquiera siniestros viales, retenciones de vehículos, u otras situaciones que afecten la operación normal.

El VMT podrá solicitar información adicional a las indicadas precedentemente, así como la complementación o aclaración de la información entregada. Ante los requerimientos específicos de información adicional, complementaria o aclaraciones por parte del VMT el concesionario deberá proporcionar las mismas dentro del plazo indicado en la solicitud o, en su defecto, dentro de los quince (15) días calendario contados desde la notificación.

Toda la información se entregará en los formatos requeridos por el VMT, pudiendo la presentación realizarse por medios electrónicos, salvo que se solicite expresamente la presentación física de los mismos.

La no presentación de los informes o la presentación de información incompleta o inexacta o fuera de plazo, previa intimación o requerimiento,





se aplicará una multa equivalente a 10 (diez) jornales mínimos para actividades diversas no especificadas en la capital, sin perjuicio de que el informe sea entregado en debida forma.

7.2. Mecanismos de supervisión

El VMT podrá supervisar, verificar y/o fiscalizar las actividades del concesionario relacionadas con la ejecución del presente contrato de concesión, a través de cualquiera de los mecanismos descritos a continuación.

- 7.2.1. **Inspectores.** El VMT fiscalizará, a través de sus inspectores o del personal o la persona jurídica que contrate a esos efectos, así como de otros funcionarios competentes y la Policía Caminera y/o Policía Nacional, en caso de corresponder, el cumplimiento de las disposiciones y exigencias contenidas en el presente contrato de concesión, así como las demás que les encomienden las leyes.
- 7.2.2. **Fiscalización del estado general de los buses y mantenimiento:** El VMT fiscalizará por su cuenta o a través de una persona física o jurídica que contrate a estos efectos un programa de supervisión del estado general de los buses y su mantenimiento.
- 7.2.3. **Sistemas tecnológicos de control de la operación.** El concesionario está obligado a disponer de los sistemas tecnológicos de información y de control que permiten obtener información en línea sobre su operación y la prestación de los servicios programados, sea por su propia cuenta o por cuenta del VMT. La información entregada por estos sistemas se considerará un medio de prueba válido para los efectos de la fiscalización y el control de la operación del concesionario. El VMT podrá auditar los sistemas toda vez que no los proporcione directamente y el concesionario deberá notificar al proveedor de esta posibilidad al momento de contratar los servicios.
- 7.2.4. **Participación ciudadana.** El VMT implementará las medidas que sean necesarias para canalizar las inquietudes y denuncias que reciba de las personas usuarias, transmitir las al concesionario y realizar un seguimiento de la gestión de soluciones y respuestas en plazos razonables.
- 7.2.5. **Otros.** Cualquier otro mecanismo o procedimiento establecido por el VMT y que resulte idóneo para controlar la ejecución del presente contrato de concesión, el que será comunicado oportunamente al concesionario para su conocimiento y otorgamiento de facilidades para la fiscalización y control.

7.3. Aplicación de sanciones



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



Los incumplimientos de las obligaciones asumidas por el concesionario, así como las derivadas de la operación del transporte público de pasajeros, darán lugar a la aplicación de las sanciones y multas previstas en este contrato de concesión, sus apéndices y en las reglamentaciones vigentes dictadas por el MOPC o el VMT, como la Resolución GVMTC N° 07/2024 "Por la cual se establecen las infracciones y su respectiva escala de multas a ser aplicadas a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros del área metropolitana de Asunción" y las que la modifiquen o se dicten en su reemplazo.

En los casos en que este contrato no disponga una sanción específica frente al incumplimiento de una obligación del concesionario, el VMT podrá aplicar una multa de 10 jornales mínimos para actividades diversas no especificadas en la capital. En casos de reincidencias respecto del incumplimiento de la misma obligación dentro de un plazo de tres meses, la multa podrá ser elevada a 20 jornales mínimos para actividades diversas no especificadas en la capital.

El incumplimiento de las obligaciones descritas en el presente contrato de concesión y sus apéndices podrán activar el cobro de la garantía de fiel cumplimiento de contrato, en caso de que así lo determine el VMT.

Las sanciones serán aplicables al concesionario, aun cuando la falta sea imputable personalmente a la acción u omisión de un conductor o personal del servicio. Por lo tanto, el concesionario será responsable directo y en forma indelegable de todos los aspectos que involucra el buen servicio a que se obliga por medio del presente contrato de concesión, y de los incumplimientos en que eventualmente se incurra en la prestación del servicio.

8. TERMINACIÓN ANTICIPADA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

8.1. Causales de término anticipado del contrato de concesión

El presente contrato terminará de manera ordinaria por el vencimiento del plazo de vigencia, de conformidad a lo dispuesto en la cláusula 1.8 del presente contrato, y de manera anticipada podrá terminar, según corresponda, por cualquiera de las siguientes causales:

- 8.1.1. Mutuo Acuerdo: En caso de término del contrato de concesión de común acuerdo, siempre que no exista una causal de terminación anticipada que le sea imputable, el concesionario estará obligado a mantener la prestación del servicio por un periodo no inferior a seis (6) meses desde la fecha en que la resolución que le ponga término haya sido dictada, o por el lapso menor que determine el VMT, en caso de tener asegurada la continuidad de los servicios u otra razón fundada. En todo caso, el acuerdo suscrito deberá hacer referencia expresa a la

Página 29 de 35



con. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



situación laboral y a las obligaciones de seguridad social de los trabajadores, devengadas hasta el último día del mes anterior al acuerdo. En caso de deudas pendientes el concesionario será directamente responsable, y el monto adeudado deberá ser descontado de toda suma que por este concepto perciba desde el Estado. No podrá haber término de mutuo acuerdo sino hasta que estén pagados los aportes previsionales.

- 8.1.2. Imputables al concesionario: Determinada por el VMT a partir de los siguientes eventos:
 - 8.1.2.1. No reconstitución o no renovación de las garantías y seguros previstas en el presente contrato.
 - 8.1.2.2. No renovación de la garantía de cumplimiento de contrato en el plazo previsto en la cláusula 9.1.2.1.
 - 8.1.2.3. Cesión del contrato sin autorización de VMT.
 - 8.1.2.4. Cuando el concesionario haya incurrido en multas y sanciones por incumplimiento contractuales que sean equivalentes al 40% del valor de la garantía de fiel cumplimiento de contrato en un periodo de 12 meses.
- 8.1.3. Convocatoria de acreedores o quiebra: La admisibilidad de convocatoria de acreedores o la declaración de quiebra del concesionario.
- 8.1.4. Incumplimiento de las declaraciones establecidas en la cláusula 3.1 del contrato. Si el VMT recibiere, por cualquier vía, antecedentes que demuestren el incumplimiento de alguna de las declaraciones del concesionario, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 3.1, con independencia de si el incumplimiento se produjo al momento de la celebración o si este se concretó de manera sobreviniente. El VMT podrá dar un plazo al Concesionario de no menos de 15 días para que sanee el incumplimiento, considerando la gravedad de la situación y las necesidades del sistema, salvo que se trate de las declaraciones contenidas en las cláusulas 3.1.4 y 3.1.5. Transcurrido el plazo referido sin que se hagan los ajustes necesarios para el cumplimiento de las declaraciones, o en el caso de las situaciones que no puedan ser saneadas, el VMT procederá al término anticipado del contrato y al cobro de la garantía de fiel cumplimiento.

Para los efectos de esta cláusula, el VMT podrá considerar el interés público comprometido, la continuidad de los servicios, la idoneidad y necesidad de la medida, la conducta del concesionario, la envergadura de la empresa del concesionario y el número de trabajadores/as, entre otros aspectos.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Vice Ministro de Transporte
MOPC
Página 30 de 35



8.2. Continuidad de los servicios en caso de término anticipado del contrato

En caso de verificarse el término anticipado del presente contrato de concesión - salvo que el término se hubiese producido en virtud de la causal establecida en la cláusula 8.1.1 del contrato-, el concesionario estará obligada a prestar los servicios comprendidos en la programación operativa vigente, en los términos y durante el lapso prudencial que señale el VMT, contado desde la fecha en que quede firme el acto administrativo que dispone el término anticipado. Se requerirá la aceptación del concesionario si este plazo excediere los 12 (doce) meses.

Durante este período el concesionario tendrá derecho a percibir los ingresos que correspondan por la prestación de los servicios, en los términos y condiciones establecidos en la cláusula 5 del presente contrato.

9. GARANTÍAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

9.1. Garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión

9.1.1. Obligación de entregar la garantía de fiel cumplimiento

Con el fin de caucionar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones objeto de este contrato, el concesionario entrega en forma previa al acto de suscripción del contrato y a conformidad del VMT la garantía de fiel cumplimiento del contrato, en la forma establecida en el numeral 6.1.1. de las bases de licitación. El valor de la garantía de fiel cumplimiento es de G. 60.000.000 (sesenta millones de guaraníes).

9.1.2. Renovación de la garantía

9.1.2.1. Por vencimiento

La garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión deberá renovarse con una anticipación de a lo menos treinta (30) días a su vencimiento y deberá satisfacer las exigencias señaladas en el numeral 6.1.1. del pliego de bases y condiciones, relativas a la vigencia, monto, redacción, beneficiario y acreditarse el pago de la prima completa en caso de tratarse de una póliza. La garantía de fiel cumplimiento para el último año de vigencia del contrato deberá tener una vigencia mínima de 13 (trece) meses, de forma tal que la vigencia de la garantía supere en al menos 30 (treinta) días a la fecha de término de vigencia del contrato.

En caso de no renovarse la garantía en la oportunidad prevista, el VMT podrá hacer efectivos los instrumentos de garantía que obren en su poder y poner término anticipado al contrato.

9.1.2.2. Por cobro



Edon Emiliano R. Fernández Franco,
Viceministro de Transporte
MOPC



En caso de cobro parcial de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión, el concesionario deberá entregar al VMT, dentro de los treinta (30) días siguientes, la reconstitución de la garantía por el mismo monto y términos, que reemplace a la anterior.

En caso de no reconstituirse la garantía en la oportunidad prevista, el VMT podrá hacer efectivos los instrumentos de garantía que obren en su poder y poner término anticipado al contrato.

9.1.3. Ejecución de la garantía

El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato podrá dar lugar al cobro de la garantía de fiel cumplimiento y de el o los instrumentos que obren en poder del VMT.

Sin perjuicio de lo anterior, el cobro de la garantía procederá especialmente y sin que la enunciación sea taxativa, en los siguientes casos:

- i) Incumplimiento de la obligación de reemplazo o renovación de la garantía de fiel cumplimiento.
- ii) En caso de que el concesionario no pague las multas ejecutoriadas de conformidad con el contrato de concesión y/o cuando se hubiere dispuesto la terminación del contrato por causa imputable al concesionario de la concesión.
- iii) Entrega de información en forma errónea o inexacta, que altere o modifique cualquiera de las condiciones económicas del contrato de concesión, por sí o a través de terceros.

La ejecución de esta garantía no obsta al ejercicio de las acciones contempladas en el ordenamiento jurídico para exigir el pago de mayores perjuicios. La garantía deberá pagarse con el sólo mérito de un certificado que al efecto otorgue el/la Ministro/a de Obras Públicas y Comunicaciones.

Las disposiciones anteriores serán sin perjuicio de cualquier otra acción o sanción que corresponda en caso de incumplimiento o falta al presente contrato de concesión.

10. DISPOSICIONES VARIAS

10.1. Modificaciones al contrato de concesión solicitadas por el concesionario

Sin perjuicio de las modificaciones al presente contrato de concesión que requiera o instruya el VMT, el concesionario podrá proponer modificaciones al contrato con el objeto de mejorar y/u optimizar la prestación de los servicios de transporte, mejorar la calidad de servicio entregada, atender necesidades de transporte no cubiertas u otra razón relevante para la





prestación de servicios de transporte, para las personas usuarias o para la eficiencia del sistema.

El VMT deberá analizar en cada caso el contenido y los efectos de las propuestas de modificaciones y, en consecuencia, éstas serán autorizadas solo en la medida que se encuentren conforme a los objetivos ya referidos. El VMT podrá rechazar las propuestas que afecten la prestación de los servicios, importen una vulneración a la normativa aplicable y, en general, por cualquier causa fundada que impida o desaconseje su realización.

10.2. Responsabilidad frente a terceros

La responsabilidad civil contractual y extracontractual del concesionario frente a terceros se regirá por la normativa aplicable en cada caso. El concesionario será responsable de los daños y perjuicios que se produjeran por su causa, la de sus representantes, arrendatarios, dependientes, consultores y agentes, la de sus bienes muebles e inmuebles o de aquellos que estén bajo su administración, la derivada de la operación causada por su personal contratado o subcontratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus contratistas o subcontratistas, salvo situaciones de caso fortuito o fuerza mayor, las que serán calificadas por la autoridad correspondiente.

El MOPC o el VMT o el Estado no serán responsables frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el concesionario con aquéllos, no siendo vinculantes para el Estado los contratos que el concesionario suscriba. Asimismo, no será responsable por los daños que cause el concesionario, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni de sus empleados, agentes, representantes, contratistas o subcontratistas, y bienes.

Del mismo modo, será obligación del concesionario mantener indemne al MOPC, VMT o Estado de cualquier gasto o indemnización que éste deba asumir por un hecho u omisión del concesionario.

10.3. Suficiencia del contrato e interpretación

Este contrato constituye el acuerdo completo entre las partes con respecto a las materias aquí referidas, y deja sin efecto cualquier otro acuerdo anterior y/o entendimiento previo o negociación, escrito u oral, entre las partes con respecto a las materias reguladas en este contrato.

Ninguna representación, suposición, promesa, entendimiento, condición o garantía que no sea establecida en este contrato, ha sido hecha o puede servir de base para la interpretación de cualquiera de las partes de este contrato.

Los apéndices del presente contrato de concesión forman parte integral del



Página 33 de 35

Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



mismo y tienen la misma fuerza legal y obligatoria que las cláusulas contenidas en el cuerpo principal del contrato. Las referencias al contrato incluyen sus apéndices, a menos que se indique expresamente lo contrario.

Los documentos que forman parte del contrato de concesión, y que se citan a continuación, deberán considerarse mutuamente explicativos. En caso de contradicción o discrepancia entre los mismos, la prioridad se dará en el siguiente orden:

- i) El contrato de concesión.
- ii) Los apéndices del contrato de concesión (todos en un mismo nivel):
 - a. Apéndice 1: Especificaciones técnicas del servicio.
 - b. Apéndice 2: Monitoreo y control del servicio.
- iii) El pliego de bases y condiciones.
- iv) La propuesta.
- v) La resolución de adjudicación del contrato.

10.4. Contratista independiente

El concesionario es un prestador independiente y no se considerará un empleado, agente o representante del MOPC o del VMT. En consecuencia, todo su personal tendrá relación laboral única y exclusivamente con el concesionario, sin que por la contratación a que se refiere el presente documento se genere vinculación alguna ni presente ni futura con el MOPC o el VMT.

10.5. Confidencialidad de la información

- 10.5.1. El concesionario deberá mantener confidencialidad y en ningún momento divulgará a terceros, sin el consentimiento del VMT, documentos, datos u otra información que hubiera sido directa o indirectamente proporcionada por el VMT en virtud de la ejecución o en conexión con este contrato sea antes, durante o después de la vigencia del mismo. No obstante, el concesionario podrá proporcionar a los contratistas con los que deba suscribir contratos para cumplir con la concesión, los documentos, datos e información recibidos del VMT, a ese único efecto. En este caso, el concesionario obtendrá de los contratistas un compromiso de confidencialidad similar al indicado en esta cláusula.
- 10.5.2. El concesionario no utilizará los documentos, datos u otra información recibida del VMT u obtenida en virtud de la ejecución del contrato para ningún otro propósito diferente al de la ejecución del contrato.
- 10.5.3. Las obligaciones mencionadas en esta cláusula no aplicarán a los documentos, datos u otra información que actualmente o en el futuro se hace de dominio público sin responsabilidad de ninguna de las partes.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Página 34 de 35
Viceministerio de Transporte
MOPC



- 10.5.4. Las disposiciones de esta cláusula permanecerán válidas después del cumplimiento o terminación del contrato por cualquier razón.

10.6. Modificaciones de común acuerdo

Sin perjuicio de la facultad para realizar ajustes y modificaciones unilaterales, y con el objeto de asegurar la continuidad y calidad de los servicios de transporte, el contrato de concesión podrá modificarse por acuerdo entre las partes, siempre que las modificaciones estén debidamente justificadas, no alteren la naturaleza de los servicios contratados inicialmente, y no se infrinja el principio de igualdad de los proponentes.

10.7. Domicilio y competencia

Para todos los efectos legales, las partes fijan su domicilio especial en la ciudad de Asunción, en los lugares ya señalados, y se someten a la jurisdicción y competencia de sus juzgados y tribunales ordinarios de justicia.

10.8. Ejemplares

El presente instrumento se otorga en dos (2) ejemplares de igual fecha y tenor, quedando uno de ellos a disposición del Concesionario, y el otro en poder del VMT.

10.9. Nombramiento y personería

El nombramiento de _____ como Viceministro/a de Transporte, consta en _____, que no se inserta por ser conocido de las partes.

La personería de _____ para actuar en representación del concesionario _____, consta en _____, en tanto que la personería de _____, consta en _____, documentos que obran en poder del VMT.

FIRMAS

Con Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC





**CONTRATO DE CONCESIÓN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN
MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE**

APÉNDICE 1

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL SERVICIO

1. Introducción

Las especificaciones técnicas del servicio son los instrumentos que definen las características del servicio que el concesionario debe prestar en el marco del presente contrato. Estas especificaciones técnicas contemplan la descripción de los parámetros de la programación operativa, el ascenso y descenso de pasajeros, las exigencias de flota, los servicios complementarios y el detalle gráfico del recorrido.

La programación operativa del servicio ha sido elaborada utilizando las mejores herramientas disponibles y la misma está orientada a proporcionar una experiencia óptima para todos los usuarios del servicio de transporte público, priorizando sus necesidades y el cumplimiento de esta operativa será medida a través de los indicadores establecidos en el Apéndice 2 del contrato de concesión. Estas mediciones permitirán optimizar continuamente el servicio de acuerdo con la realidad operativa y las necesidades emergentes.

2. Operativa normal

Considera el número de buses, su horario de circulación y la cantidad de kilómetros comerciales programados (y eventualmente no comerciales) indispensables para la prestación de los servicios habituales. Esta operativa será utilizada en condiciones normales de operación y siempre que el VMT no decida ajustarlo o reemplazarlo.

En días o períodos en que el comportamiento de la demanda lo justifique, la operativa podrá ser modificada para estos días y/o periodos, previa verificación. Entre estas fechas y/o periodos, se encuentran:

- Navidad y Año Nuevo
- Semana Santa
- Fiestas patrias
- Otros.

Los cambios de programación se considerarán parte integrante de la programación operativa, y su justificación deberá basarse en información histórica u otro tipo de fuentes objetivas. La implementación de estos cambios estará acompañada de la adecuación de los indicadores de calidad del servicio.

3. Descripción de la operativa



Don. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



La programación operativa normal presentada en este apéndice sirve de base para la presentación de la programación operativa inicial. La programación operativa establece las características del servicio a ser prestado por la EOT. En este apartado se describen los aspectos estructurantes, tales como:

- Horario de prestación del servicio nocturno
- Recorrido
- Paradas a ser utilizadas
- Tabla de horario de los servicios
- Otros

Como parte de la programación operativa a ser desarrollada por el concesionario se prevé una tabla de horarios de salidas desde las cabeceras según se detalla en el apartado que sigue.

El horario de servicio se computará contemplando todas las salidas desde las cabeceras de origen que se realicen durante la franja horaria comprendida entre las 22:00 horas y las 3:30 horas, del siguiente día. Todos los redondos comprendidos en estas horas serán considerados como parte del servicio nocturno tipo Búho y serán remunerados según lo establecido en el contrato de concesión.

3.1. Línea Búho 4 - B4 Acceso Noreste

3.1.1. Tabla de horarios de salidas

- Intervalo de salida: 40 minutos.
- Flota operativa requerida: 5 buses por noche
- Cabecera A: Microcentro de Asunción (Av. Colón e/ Calle Pdte. Franco y Calle Palma)
- Cabecera B: Centro de Luque (Av. Corrales e/ Calle Balneario Camboriú y Calle Bueno de Acuña)

Intervalo	Salida Cabecera A	Llegada Cabecera B	Salida Cabecera B	Llegada Cabecera A
00:40	22:10:00	23:20:00	23:25:00	00:40:00
	22:50:00	00:00:00	00:05:00	01:20:00
	23:30:00	00:40:00	00:45:00	02:00:00
	00:10:00	01:20:00	01:25:00	02:40:00
	00:50:00	02:00:00	02:05:00	03:20:00
	01:30:00	02:40:00	02:45:00	04:00:00
	02:10:00	03:20:00	03:25:00	04:40:00
	02:50:00	04:00:00	04:05:00	05:20:00
	03:30:00	04:40:00	04:45:00	06:00:00

Tabla 1. Tabla de horarios de la línea B4

3.1.2. Detalle del recorrido

Si bien el recorrido puede ser descrito referencialmente mediante calles y avenidas, estas denominaciones pueden variar con el tiempo por cambios en la nomenclatura vial.





3.1.2.1. Descripción por calle

Sentido Entrada Asunción: Av. Corrales, Tte. Rojas Silva, Avenida General Elizardo Aquino, Av. Aviadores del Chaco, Av. San Martín, Av. Mariscal López, Av. Perú, Calle Félix de Azara, Calle Gral. Díaz, Calle Hernandarias, Av. República, Av. Cristóbal Colón.

Sentido Salida Asunción: Calle Colón, Calle Oliva, Calle Cerro Corá, Av. Perú, Av. Mariscal López, Av. Rca. Argentina, Calle Dr. Juan Eulogio Esitigarribia, Calle Cruz del Defensor, Calle Gral. O'Higgins, Calle Guido Spano, Av. San Martín, Av. Aviadores del Chaco, Autopista Silvio Pettrossi, Av. Gral Elizardo Aquino, Calle Cerro Corá, Av. Corrales hasta Tte. Rojas Silva.

3.1.2.2. Puntos de interés

Culturales/Recreación: Plaza de la Democracia, Cementerio de la Recoleta, Plaza de las Américas, Parque Ñu Guasu, Plaza Mcal. López, Santuario de la Virgen del Rosario.

Centros de compras: Asunción Supercentro, Villa Morra Shopping, Shopping del Sol, Paseo La Galería.

3.1.2.3. Longitud del recorrido

- Sentido Entrada Asunción: 22 km
- Sentido Salida Asunción: 21 km
- Cantidad de km por noche: 387 km

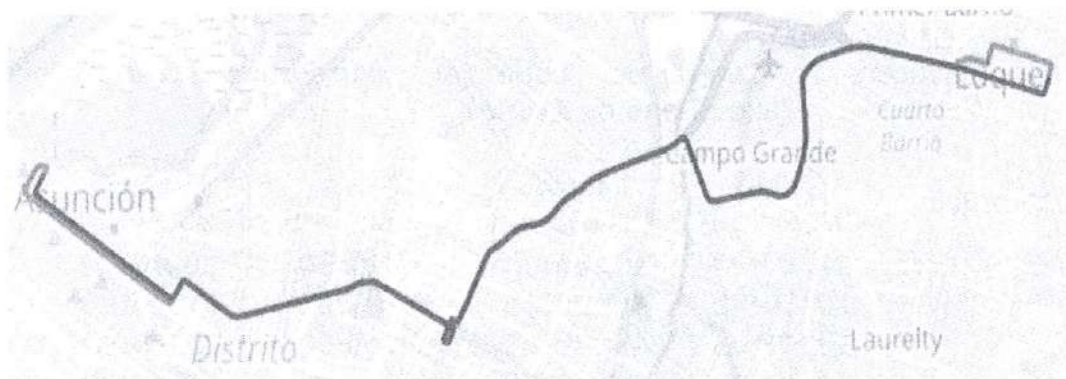


Imagen 1. Recorrido de la línea B4

El VMT proveerá los archivos geográficos (.shp, .kml, otros) oficiales del recorrido, compatible con sistemas de información geográfica (GIS), que permitirá la visualización precisa del trazado definido en esta sección. Este archivo digital constituye un complemento a la definición georreferenciada establecida en este anexo.

4. Paradas de transporte público

Para las actividades de ascenso y descenso de pasajeros, este servicio contará con dos tipos de paradas: paradas obligatorias y paradas a demanda.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



Las *paradas obligatorias* consistirán en aquellos puntos en los cuales los buses deberán detenerse obligatoriamente, por al menos 30 segundos, cuente o no con pasajeros para abordar o descender de la unidad de transporte, antes de continuar la marcha. El cumplimiento de las paradas obligatorias estará medida a través del indicador de disponibilidad del servicio.

Las *paradas a demanda* consistirán en puntos sobre el trazado donde los usuarios el ascenso y descenso podrá darse donde el pasajero lo solicite. Este tipo de paradas se habilitan por motivos de hábitos del usuario y de seguridad, situación que irá cambiando con la consolidación de la oferta y la demanda de transporte nocturno, a fin de mejorar la operativa. La respuesta a la solicitud de ascenso y descenso de pasajeros será medida a través del indicador de calidad de atención al usuario.

Las paradas obligatorias deberán ser seleccionadas teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Distancia entre cada punto de parada independientemente del tipo de vía: entre 3 a 5 kilómetros.
- Priorizar puntos de paradas que cuenten con refugios para pasajeros y con iluminación adecuada.

Las paradas seleccionadas deberán ser entregadas al VMT con el siguiente formato:

4.1. Sentido Salida Asunción

Nº Parada	Sentido	Latitud	Longitud
1	Salida Asunción		
2	Salida Asunción		
...			

Tabla 2. Listado de paradas en el sentido Salida de Asunción

4.2. Sentido Entrada Asunción

Nº Parada	Sentido	Latitud	Longitud
1	Entrada Asunción		
2	Entrada Asunción		
...			

Tabla 3. Listado de paradas en el sentido Entrada de Asunción

Las paradas deberán ser presentadas al VMT durante la etapa pre-operativa, para su evaluación y aprobación. El VMT podrá realizar ajustes a la asignación de paradas, tanto obligatorias o de otro tipo, según se requiera para mejorar la calidad del servicio, aumentar la seguridad de las personas usuarias y mejorar los niveles de accesibilidad y disponibilidad de los servicios.

Si el operador sugiere un ajuste a la asignación de paradas, esta sugerencia deberá ser evaluada por el VMT.





El concesionario deberá proveer los archivos geográficos (.shp, .kml, otros) oficiales de estas paradas, compatible con sistemas de información geográfica (GIS), que permitirá la localización de las mismas.

5. Ciclo de mejoras

Se establecerá una instancia de coordinación regular por lo menos una vez al mes con la EOT para evaluar propuestas de ajustes a la operación, tales como: aumento o reducción de kilometraje, modificación de los itinerarios dentro de la línea, intervalos, entre otros. Estas propuestas serán puestas a consideración del equipo técnico del VMT para su análisis y dictamen.

Toda posibilidad de modificación del itinerario, así como de la programación del servicio será realizada con el objetivo de mejorar el servicio u eventos que requieran refuerzos de servicios de transporte público. La mejora es un proceso continuo, por lo que el constante diálogo y coordinación para adaptar el servicio a las necesidades cambiantes de los usuarios y del entorno, son fundamentales. Además, la mejora continua se sustentará en la toma de decisiones basada en datos objetivos, facilitando la obtención de información precisa a través de esta colaboración.



Econ. Emiliano R. Hernández Franco.
Vice ministro de Transporte
MOPC



**CONTRATO DE CONCESIÓN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN
MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA BÚHO 4 – B4. ASUNCIÓN – LUQUE**

APÉNDICE 2

MONITOREO Y CONTROL DEL SERVICIO

1. Introducción

Este apéndice establece los mecanismos principales para garantizar la correcta ejecución de la programación operativa y calidad del servicio. Se definen indicadores claves de calidad del servicio, así como los procedimientos de control asociados y alineados con las normativas vigentes y los requerimientos del contrato de concesión.

Estos indicadores son esenciales para evaluar la operación y calidad del servicio nocturno, asegurando un monitoreo efectivo que permite identificar desviaciones y aplicar mejoras continuas. La implementación de estos mecanismos refuerza el compromiso con la eficiencia, accesibilidad y satisfacción de los usuarios del transporte público.

2. Indicadores de calidad del servicio

La operación del servicio nocturno será supervisada por la Dirección Metropolitana de Transporte, mediante mecanismos y parámetros definidos en las normativas actuales, incluyendo:

- Monitoreo de datos de buses en operación, incluyendo sus datos de localización, entre otros aspectos.
- Recepción de eventos transaccionales, como la validación de pasajes.
- Cumplimiento de los requisitos especificados en el pliego de bases y condiciones y el contrato de concesión referentes a las actividades de monitoreo y control de la operativa.

Se tomará en cuenta, adicionalmente, tanto para la corroboración de denuncias como para descargos del concesionario, información proporcionada por las cámaras instaladas en los buses.

El monitoreo se realizará mediante herramientas como geocercas del itinerario y otros puntos de control, para verificar:

- Cumplimiento de los itinerarios y los horarios establecidos en la programación operativa según el Apéndice 1 del contrato de concesión.
- Detención en paradas obligatorias.
- Respuesta a los pasajeros tales como atención a solicitudes de ascenso, entre otros.

En el contexto de una geocerca, un *buffer* es un área adicional alrededor de los límites definidos de la geocerca. Esta zona de "amortiguamiento" o



Emiliano A. B. P.
Viceministro
MOPC



"buffer" se crea para tener cierta flexibilidad y margen de error en la verificación de la ubicación del bus. Es útil para tener en cuenta pequeñas imprecisiones en el sistema de geolocalización (como GPS) o para permitir que el vehículo se desplace ligeramente fuera de la geocerca sin que se considere un incumplimiento inmediato del recorrido.

Además de los indicadores habitualmente monitoreados y controlados por el VMT en los servicios actuales, para este servicio se reforzarán las exigencias en ciertos indicadores y pondrá énfasis para este servicio en particular en los indicadores detallados más abajo. Estos indicadores serán monitoreados y controlados exclusivamente para el cumplimiento del contrato de concesión.

3. Indicadores Específicos para el Servicio Nocturno licitado

3.1. Frecuencia

Este indicador consiste en la cantidad de buses que se disponen en un periodo de tiempo determinado. Para el presente contrato se medirá la frecuencia a través de la cantidad de salidas en cada cabecera por noche. En el Apéndice 1 del contrato de concesión se detalla la cantidad de buses que deben salir de cada cabecera por noche, de acuerdo con la tabla de horarios de salidas.

Para este indicador, serán cuantificados aquellos servicios-sentido efectivamente realizados, entendiéndose así cuando el bus haya completado el 100% del recorrido establecido para la ruta y sentido asignado, desde el punto de inicio hasta el punto final del servicio-sentido. No se contabilizarán como servicios-sentido efectivos aquellos recorridos que:

- a) Sean parciales o incompletos
- b) No inicien en el punto de origen establecido
- c) No finalicen en el punto de destino establecido
- d) Presenten desvíos no autorizados del trazado definido.

Esta definición será la base para el cómputo de servicios en las tablas de medición y para el cálculo de los pagos correspondientes.

3.2. Regularidad

Este indicador consiste en medir el nivel de cumplimiento de los intervalos entre buses en las cabeceras, de acuerdo con lo establecido en la programación operativa indicada en el Apéndice 1 del contrato de concesión. Para ello, se utiliza el Índice de Regularidad (IR), que se calcula como la proporción entre el número de buses que cumplen con el intervalo programado, considerando los límites de tolerancia establecidos, y el número total de buses programados, medidos por noche y por tipo de servicio. El Índice de Regularidad (IR) se expresa en porcentaje y se calcula de la siguiente manera:

$$IR [\%] = \frac{N_{ob,pun}}{N_{prog}} * 100$$



Dr. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



Donde:

- $N_{ob,pun}$: es el número de salidas de buses observados que salen puntuales desde las cabeceras, por noche y por tipo de servicio.
- N_{prog} : es el número total de salidas programadas por noche y por tipo de servicio.

Un bus se considera que cumple con el criterio de salida puntual desde la cabecera cuando:

1. No sale más de 5 minutos antes de la hora programada.
2. No sale más tarde que δ minutos después de la hora programada.

Es decir, cuando la salida del bus desde cabecera ocurre dentro de un rango de tiempo definido por:

$$t_{prog}^{serv} - 5 \text{ minutos} < t_{obs}^{serv} < t_{prog}^{serv} + \delta \text{ minutos}$$

Siendo:

t_{prog}^{serv} : la hora de salida establecida en cada cabecera según la programación operativa para cada tipo de servicio, por servicio-sentido en una noche.

t_{obs}^{serv} : el tiempo de salida observado por tipo servicio

δ : tolerancia medida en minutos establecida por contrato y detallada en el punto 7.2.1 Regularidad - Índice de Regularidad.

3.3. Detención en Paradas Obligatorias

Este indicador controla si los buses se detienen en las paradas obligatorias, asegurando la accesibilidad al servicio y un tiempo mínimo de espera establecido, existan o no pasajeros en dicha parada.

Se mide a través del Índice de Detención en Paradas (IDP), el cual cuantifica la relación entre la cantidad de veces que se detectó que un bus se detuvo en una parada obligatoria previamente establecida durante el tiempo mínimo establecido, y la cantidad de detenciones que se establece en la programación operativa. Esta detección se medirá a través del registro de las señales dentro de una geocerca, en la cual, se registrará que el vehículo se detuvo el tiempo mínimo establecido en estas paradas.

Donde:

$$IDP [\%] = \frac{\sum pd_{ob}}{\sum pd_{pr}} * 100$$

pd_{ob} : Cantidad de detención por el tiempo mínimo en cada parada obligatoria observada.

pd_{pr} : Cantidad de detención por el tiempo mínimo establecido programada.

3.4. Cumplimiento del Recorrido



Ing. Emiliano R. Hernández Franco.
* Viceministro de Transporte
MOPC



Este indicador mide el cumplimiento a cabalidad del recorrido establecido en el Apéndice 1 del contrato de concesión. El recorrido ejecutado debe mantenerse dentro de los límites establecidos por las geocercas a lo largo del mismo, y pasando por los puntos de control previamente establecidos, corroborando que el vehículo haya seguido el recorrido definido desde el inicio hasta el final del trayecto.

Medirá cualquier desviación no autorizada del itinerario, incluyendo, pero no limitándose a situaciones en las que el bus abandona la geocerca o realiza un recorrido fuera de los límites establecidos para su trayecto.

3.5. Calidad de Atención

El indicador de calidad del servicio mide la percepción del usuario sobre el desempeño del servicio de transporte público, utilizando herramientas de análisis de reclamos y satisfacción como mecanismo para evaluar la experiencia del servicio. Este indicador mide la cantidad de reclamos relacionados, particularmente, a la detención para ascenso/descenso de pasajeros a lo largo del recorrido.

4. Sobre los procedimientos relacionados al monitoreo y control del servicio

La concesionaria deberá ajustarse a los procedimientos y protocolos que el VMT establezca para garantizar la adecuada prestación, monitoreo y control del servicio. Estos procedimientos podrán incluir, pero no se limitarán a aspectos relacionados con la operación, el monitoreo, la fiscalización, el registro y la transmisión de datos, así como cualquier otro aspecto que el VMT considere necesario para el correcto funcionamiento del sistema.

La empresa deberá cumplir con las reglamentaciones vigentes incluyendo la Resolución GVMT N° 65/2024 y cualquier normativa futura relacionada y pertinente a la provisión de datos e insumos necesarios para el control y monitoreo de la operativa. En caso de incumplimiento en la provisión de estos datos, los indicadores que dependan de dicha información se considerarán incumplidos.

Particularmente, para este servicio, la EOT deberá transmitir obligatoriamente el campo "speed" (velocidad) definido en el Anexo 1 de la Resolución GVMT N° 65/2024. Este campo deberá reportar la velocidad del vehículo en km/h en cada mensaje operativo transmitido.

5. Eventos exógenos que afecten los indicadores

Los indicadores considerados en este apéndice tienen por objetivo medir el cumplimiento de la oferta de transporte bajo condiciones normales de operación. Estas condiciones normales comprenden las variaciones propias de la dinámica urbana que pueden impactar en la programación operativa del servicio de transporte público de pasajeros.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



Se espera que la EOT cuente con la capacidad y los recursos necesarios para gestionar estas variaciones de manera efectiva, asegurando la continuidad y calidad del servicio en la medida de lo posible.

No obstante, eventos exógenos de carácter excepcional, tales como: fenómenos climáticos extremos, manifestaciones, bloqueos o desvíos no previstos, serán considerados como situaciones fuera de control directo de la EOT. En tales casos, los indicadores afectados podrán ser evaluados bajo criterios diferenciados o excepciones previamente definidas por la Dirección Metropolitana de Transporte, garantizando un análisis justo y razonable del desempeño operativo.

6. Ajustes a los indicadores

Los indicadores, así como los valores correspondientes a los mismos, podrán ser modificados por el VMT, con el objetivo de mejorar la calidad del servicio. Estas modificaciones estarán basadas en análisis de datos objetivos que respalden su necesidad, y serán introducidos de manera gradual y con previo aviso a la empresa operadora.

7. Del incumplimiento de los indicadores de calidad del servicio como incumplimientos contractuales

Las sanciones y las multas relacionadas con el incumplimiento de los indicadores establecidos se aplicarán con respecto al análisis de los datos relacionados a las métricas correspondientes.

Estas infracciones serán analizadas diariamente para verificar el cumplimiento de los indicadores asociados. Las infracciones acumuladas durante el mes serán penalizadas en un solo evento, al finalizar el mes, con el objetivo de consolidar el informe y hacer el proceso de análisis y cobro más eficiente, con excepción de la que corresponda a la falta de detención para ascenso/descenso de pasajeros, que será penalizada por cada evento.

Las sanciones y multas previstas para este servicio, que difieren de aquellos establecidos en la normativa general vigente, son detallados a continuación.

7.1. Sanciones asociadas al incumplimiento de los indicadores

7.1.1. Frecuencia y cumplimiento del recorrido

Los indicadores de frecuencia y cumplimiento del recorrido se medirán cuantificando los servicios-sentido efectivamente ejecutados durante una noche, basándose en las salidas de los buses desde cada cabecera conforme al punto 3.1 del presente apéndice. Se aplicarán los criterios establecidos en la Tabla 1 para determinar el pago correspondiente por kilómetro recorrido.





Total de servicios-sentido programados por noche	Total de servicios-sentido ejecutados	Cantidad de servicios-sentido considerada para el pago por km
9	9	9
	8	7
	7	6
	6	5
	5 o menos	0

Tabla 1. Criterios de medición de frecuencia

De esta manera, la sanción aplicada al incumplimiento del indicador de frecuencia y recorrido aquí detallado es la diferencia resultante entre las columnas de "total de servicios-sentido ejecutados" y "cantidad de servicios-sentido considerada para el pago por kilómetro", que se hace efectiva en el proceso de pago.

7.2. Multas asociadas al incumplimiento de los indicadores

En este apartado se detallan los incumplimientos contractuales o infracciones penalizadas con multas, respecto al incumplimiento de los indicadores establecidos para el presente servicio. Las infracciones se clasifican de acuerdo al nivel de incumplimiento, las cuales estarán asociadas a diferentes penalizaciones, tal como se presenta a continuación:

- A. *Infracciones leves*: multa de 5 (cinco) jornales mínimos para actividades diversas no especificadas en la capital.
- B. *Infracciones intermedias*: multa de 10 (diez) jornales mínimos para actividades diversas no especificadas en la capital.
- C. *Infracciones graves*: multa de 20 (veinte) jornales mínimos para actividades diversas no especificadas en la capital.

7.2.1. Regularidad - Índice de Regularidad

Los diferentes niveles de incumpliendo del Índice de Regularidad (IR), expresado en porcentaje, considerará las siguientes penalizaciones:

Descripción del tipo de incumplimiento	Penalización
IR <90%	Infracción leve
IR <85%	Infracción intermedia
IR <75%	Infracción grave

Tabla 2. Penalizaciones asociadas al incumplimiento del indicador de Regularidad

A fines del presente contrato, la tolerancia δ que define el límite superior del rango de tiempo calculado según el apartado 3.2 del presente apéndice, es igual a 10 minutos. Por lo tanto, el rango de tiempo que permite definir si un bus tiene salidas puntuales en las cabeceras será:

$$\{td_{prog}^{serv} - 5 \text{ minutos} < td_{prog}^{serv} < td_{prog}^{serv} + 10 \text{ minutos}\}$$



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



7.2.2. Calidad de Atención

El indicador de Calidad de Atención medirá la cantidad de denuncias asociadas a la negación o la acción de no detenerse para ascenso/descenso de pasajeros, cuantificado por evento denunciado.

Descripción del tipo de incumplimiento	Penalización
Negación o la acción de no detenerse para ascenso/descenso de pasajeros	Infracción intermedia

Tabla 3. Penalizaciones asociadas al incumplimiento del indicador de Calidad de Atención

7.2.3. Índice de Detención de Paradas

Para el Índice de Detención en Paradas (IDP), expresado en porcentaje según fórmula detallada en el punto 3.3 de este apéndice, se contemplan las siguientes penalizaciones:

Descripción del tipo de incumplimiento	Penalización
IDP [%] < 80%	Infracción grave

Tabla 4. Penalizaciones asociadas al incumplimiento del indicador de Detención de Paradas

7.2.4. Procedimiento para constataciones

Las infracciones descritas en los numerales 7.2.1 a 7.2.3 serán constatadas siguiendo el procedimiento previsto en los artículos 5° y 6° de la Resolución GVMT No. 7/2022 "Por la cual se establecen las infracciones y su respectiva escala de multas a ser aplicadas a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros...". Para la infracción prevista en el numeral 7.2.2. Calidad de atención, será aplicable también el artículo 10 de la misma resolución. En caso de modificación o sustitución de la Resolución No. 7/2022 se aplicarán las normas que mejor se adapten a las sustituidas siguiendo los criterios de la Ley No. 6715/2021 "De Procedimientos Administrativos".



Emiliano R. Fernández Franco.
Vice ministro de Transporte
MOPC



FORMULARIO I: IDENTIFICACIÓN DEL PROPONENTE Y DDJJ

LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA "BÚHO 4 – B4". ASUNCIÓN – LUQUE

En la ciudad de _____, República del Paraguay, a los ____ días del mes de _____ del año _____, presenta propuesta la firma (nombre de la empresa), por medio del Sr/a (Nombre del representante), (nacionalidad), con documento de Identidad N° _____, domiciliado en _____, con número de teléfono _____, correo electrónico _____, debidamente acreditado(s), conforme al (documento que acredite la representación), (en caso de haber más de un Representante, citar), a fin de declarar bajo fe de juramento que:

a) Los datos del proponente son:

Nombre o razón social:

RUC:

Dirección:

Números de teléfono:

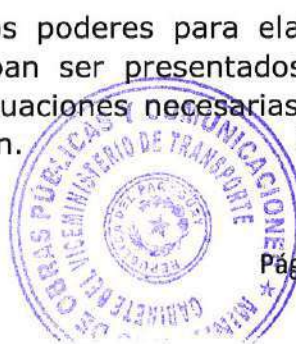
Dirección de correo electrónico:

Reconocemos que la dirección de correo electrónico declarado será el medio para la recepción de las comunicaciones, notificaciones, aclaraciones y consultas que el VMT realice durante la evaluación de la propuesta, como consecuencia de los actos administrativos que resuelvan la contratación y las que se requieran para la suscripción de los contratos.

Entendemos que los plazos se computarán desde el día siguiente a la fecha de remisión de las comunicaciones, notificaciones, aclaraciones y consultas sobre las propuestas, sin necesidad de contar con acuse de recibo, en ese sentido, nos comprometemos a revisar diariamente el correo electrónico declarado a los efectos de acusar la notificación.

Comunicaremos al VMT sobre los cambios que eventualmente realicemos respecto a los datos consignados.

- b) El representante legal cuenta con plenos poderes para elaborar y suscribir todos los documentos que deban ser presentados por el proponente, y para realizar todas las actuaciones necesarias y/o las requeridas, durante el proceso de licitación.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Vice Ministro de Transporte
MOPC



Nuestra parte ha examinado, leído y entendido todo el contenido de las bases de la contratación de este procedimiento, su Anexo único y los formularios, y en su caso, las adendas publicadas y demás datos obrantes en el Sistema de Información de las Contrataciones Públicas (SICP) y, en consecuencia, se aceptan las mismas sin objeción ni condicionamientos, ratificando el contenido de la propuesta presentada.

- c) Declaramos nuestra conformidad con el Pliego de Bases y Condiciones de esta licitación, su Anexos único y Formularios, y en su caso, las adendas publicadas y demás datos obrantes en el Sistema de Información de las Contrataciones Públicas (SICP).
- d) La flota operativa y de reserva propuesta cumple con las siguientes características: i) Los buses corresponden al servicio diferencial, con una antigüedad no mayor a 10 años y rampas o elevadores hidráulicos; ii) Los buses están equipados con al menos 4 cámaras de vigilancia, internas y frontal, por cada bus, con sistema de almacenamiento de grabación local que permita recopilar las imágenes captadas durante la operación y que puedan almacenarse por un período mínimo de 15 días corridos. iii) Los buses cuentan con los equipos necesarios para la transmisión de datos operativos, según la normativa vigente del VMT.
- e) Hemos verificado toda la documentación que compone nuestra propuesta y conocemos el contenido de la misma, incluso de aquella gestionada por terceros para nosotros, y autorizamos al VMT a confirmar la información suministrada en nuestra propuesta, a través de cualquier fuente pública o privada de información. Reconocemos la responsabilidad sobre la veracidad y exactitud de toda la información proporcionada.
- f) Conocemos las inhabilidades para la presentación de propuestas establecidas en las bases del llamado y no nos encontramos comprendidos por ellas. Nos comprometemos a comunicar al VMT de manera inmediata el surgimiento de cualquier alteración de nuestra situación jurídica respecto a las inhabilidades.
- g) Reconocemos que la adjudicación de la propuesta presentada nos compromete a suscribir el contrato y obtener una Garantía de Cumplimiento del Contrato de conformidad a lo dispuesto en las bases de la licitación.
- h) Nuestra propuesta se mantendrá vigente por el período establecido por el VMT en las bases de la contratación. La propuesta nos obliga con el VMT y podrá ser aceptada en cualquier momento hasta antes del término de dicho período.
- i) Entendemos que el VMT tiene el derecho de cancelar o declarar desierto el procedimiento de contratación, rechazar o descalificar todas:



Dr. Fernando Frassinetti
Viceministro de Transporte

MOPC

Página 2 de 4



las propuestas, sin que por ello incurra en responsabilidad alguna frente a los proponentes.

- j) Cumpliremos todas las leyes laborales y de seguridad social vigentes respecto a nuestros trabajadores dependientes.

No se empleará a niños y niñas.

No se empleará a adolescentes en tipos de labores consideradas como trabajos prohibidos y en particular como "TRABAJO INFANTIL PELIGROSO", de conformidad a lo dispuesto en las normativas legales vigentes.

En caso de tomar conocimiento de alguna conducta que se aparte de las disposiciones legales y que involucre a nuestros proveedores, denunciaremos ese hecho ante la instancia pertinente. Así mismo, en el caso de que empleemos adolescentes, lo haremos de conformidad a lo que establecen el "Código del Trabajo" y el "Código de la Niñez y de la Adolescencia", y sus disposiciones concordantes y complementarias; salvaguardando todos los derechos y garantías de los mismos y teniendo presente las obligaciones que como empleadores nos competen.

- k) Nuestra firma se abstiene de adoptar conductas orientadas a que los funcionarios o empleados del VMT induzcan o alteren las exigencias del procedimiento de contratación, las evaluaciones de las propuestas, el resultado del procedimiento, la ejecución contractual u otros aspectos que puedan otorgarnos condiciones más ventajosas con relación a los demás participantes.
- l) La propuesta se presenta de manera independiente, sin colusión con una persona, empresa o entidad. Asimismo, confirmamos que nosotros no estamos, ni hemos estado, directa o indirectamente, asociados con algún consultor, funcionario u organismo responsable de la elaboración, diseño, términos de referencia o los documentos de esta licitación, conforme a los términos de las bases y condiciones.
- m) Cumpliremos con lo solicitado por el VMT de conformidad con los documentos de la contratación y nos comprometemos a que lo ejecutado, en caso de firmar el contrato de concesión, cumpla a cabalidad con los requerimientos de las bases de la contratación, normas legales y administrativas vigentes, así como los demás documentos.
- n) Nos comprometemos a indemnizar y mantener libre de responsabilidad al VMT, por cualquier daño o pérdida que pudieran ser imputables a nuestra parte en la ejecución del contrato.

Reconocemos y aceptamos que el Viceministerio de Transporte tiene la facultad de cancelar o dar por terminada anticipadamente la



Página 3 de 4
Dr. Fernando Franco,
Ministro de Transporte
MOPC



concesión, conforme con la ley, por circunstancias imprevistas, técnicas, económicas, de fuerza mayor o fortuito y no fuere posible o conveniente para los intereses públicos, o por modificaciones dispuestas como consecuencia de una mejor planificación del sistema de transporte o la adopción de reformas legales, sin derecho de nuestra parte a realizar reclamo alguno.

- o) Declaramos que nuestra empresa se someterá, para efectos de esta licitación a las reglas previstas en sus bases, a la legislación y a los jueces y tribunales de la ciudad de Asunción, Capital de la República del Paraguay, previo al agotamiento de las instancias administrativas que correspondiesen.

Firma:

Nombre:

En calidad de



Econ. Emiliano R. Fernández F.
Vice ministro de Transporte
MOPC

PRESENTACIÓN DE LA FLOTA

LLAMADO No. 5 - AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA "BÚHO 4 - B4". ASUNCIÓN - LUQUE

Nombre o razón social del proponente:

RUC:

Dirección:

LISTA DE LOS BUSES QUE INTEGRARÁN LA FLOTA

Se detallan los buses que integran la flota para la Línea "BÚHO 4 - B4". Asunción - Luque

[illegible]

Tabla N° 1. Detalle de los buses que serán utilizados para la operativa del presente servicio.



La antigüedad de los buses presentados se resume a continuación:

Línea "BÚHO 4 – B4". Asunción – Luque		
EDAD DE LA FLOTA PROPUESTA		
Ítem	Descripción	Cantidad
a	Buses del año 2024 en adelante	
b	Buses del año modelo 2019 al año modelo 2023	
c	Buses del año modelo 2015 al año modelo 2018	
TOTAL DE BUSES		

Tabla N° 2. Detalle del listado y franja etaria de los buses que serán utilizados para la operativa del servicio.

(Se debe presentar la lista de los vehículos y el resumen de su antigüedad. Agregar cuadros para la lista de buses en caso de ser necesario)

Declaramos que estos buses forman parte integral de la propuesta técnica. En caso de ser adjudicados, esta lista de buses será parte de los datos a ser utilizados para el monitoreo y control del servicio.

Declaramos que los buses corresponden al servicio diferencial cuya la antigüedad no supera los 10 años. Asimismo, declaramos que los buses estarán equipados con al menos 4 cámaras de vigilancia, internas y frontal, y, cuentan con los equipos necesarios para la transmisión de datos operativos, según la normativa vigente del VMT, y que cuentan con rampa o elevador hidráulico.

Nombre:

Firma:

En calidad de:





FORMULARIO III
PROPUESTA ECONÓMICA

LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA "BÚHO 4 – B4". ASUNCIÓN – LUQUE

Nombre o razón social del proponente:

RUC:

Dirección:

a. Presentación de precio por kilómetro propuesto

Servicio	Precio por kilómetro (pkm) propuesto, en guaraníes
Línea "BÚHO 4 – B4". Asunción – Luque	

Tabla 1. Precio por kilómetro propuesto

En la Tabla 1 el proponente deberá señalar el precio a cobrar por cada kilómetro comercial ejecutado con los buses habilitados a operar para el servicio de buses eléctricos. En este sentido, se deberá completar el valor de pkm.

Para la presentación de la propuesta económica para este servicio, se deberá considerar cuanto sigue:

- El precio del servicio máximo referencial de Gs. 10.913 por kilómetro
- Recorrido máximo establecido en el Anexo Único: contrato de concesión, Apéndice 1.

b. Estructura de Costos

En la Tabla 2 el interesado deberá señalar la estructura de costos expresada en porcentajes como participación del precio a cobrar por cada kilómetro comercial ejecutado.

Costos	Participación de costos en el precio por kilómetro (p_{km}) en %
	Búho 4 – B4
1. Costos Variables
1.1 Combustibles
1.2 Lubricantes
1.3 Neumáticos
1.4 Repuestos y Accesorios



Econ. Emiliano R. Fernández Franco.
Viceministro de Transporte
MOPC



1.5 Otros (especifique)
2. Costos Fijos	
2.1 Salarios
2.2 Oficina
2.3 Cámaras
2.4 Servicios Básicos
2.5 Canon ¹
2.6 Otros (especifique)
3. Remuneración Empresarial
Total	100%

Tabla 2. Estructura de Costos

Esta estructura, que incluye la remuneración empresarial, es vinculante para los reajustes de precio, según la cláusula 5.2.2 del Anexo Único - Contrato de concesión.

Firma:

Nombre:

En calidad de



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC

¹ La empresa adjudicada deberá abonar los mínimos establecidos para los cánones correspondientes, excepto el canon de habilitación de las unidades de transporte.



FORMULARIO IV

CONSULTAS

LLAMADO No. 5 – AÑO 2025. LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD NOCTURNA. LÍNEA "BÚHO 4 – B4". ASUNCIÓN – LUQUE

Nombre o razón social:

Numeral (PBC, Anexo, Apéndice o Formulario)	Número de consulta	Consulta
X.X.X	001	[Texto Consulta 1]
X.X.X	002	[Texto Consulta 2]
X.X.X	003	[Texto Consulta 3]

Tabla 1. Formulario de presentación de consultas

El formato no debe ser modificado por los consultantes. Las consultas a realizar respecto a las Bases y Condiciones, su Anexo, Apéndice y demás formularios deberán ser presentadas en el presente formato. Las consultas deberán ser firmadas por el representante legal de la EOT y enviadas a la dirección de contacto detallado en la página web de la DNCP, con una copia firmada por el representante legal de la EOT y en formato editable.

En la primera columna de la Tabla, se deberá especificar el número del título, apartado o cláusula. En la segunda columna de la Tabla, se deberá consignar el número de consulta, si existiese más de una consulta, los números deberán ser consecutivos y correspondiente a cada cláusula a ser consultada.

En la tercera columna, se deberá escribir la Consulta del Proponente, considerándose una consulta por fila.



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC



FORMULARIO V

**MODELO DE GARANTÍA BANCARIA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE
CONTRATO**

CONTRATO SOBRE EL RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE
TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO DE PASAJEROS EN MODALIDAD
NOCTURNA. LÍNEA "BÚHO 4 - B4". ASUNCIÓN - LUQUE

A: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

POR CUANTO _____ (en lo sucesivo denominado "el
Concesionario") se ha obligado, en virtud del Contrato N° _____ de fecha
_____ de _____ de _____ a suministrar
_____ (en lo sucesivo denominado "el Contrato").

Y POR CUANTO se ha convenido en dicho Contrato que el Concesionario le
suministrará una garantía _____ emitida a su favor por un
garante de prestigio por la suma ahí establecida con el objeto de garantizar
el fiel cumplimiento por parte del Concesionario de todas las obligaciones que
le competen en virtud del Contrato.

Y POR CUANTO los suscritos _____ de
_____, con domicilio legal
en _____, (en lo
sucesivo denominados "el Garante"), hemos convenido en proporcionar al
Concesionario una garantía en beneficio del Viceministerio de Transporte.

DECLARAMOS mediante la presente nuestra calidad de Garantes a nombre
del Concesionario y a favor de la Concedente, por un monto máximo de
_____ y nos obligamos a pagar a la
Contratante, contra su solicitud escrita, en que se afirme que el Concesionario
no ha cumplido con alguna obligación establecida en el Contrato, sin
argumentaciones ni objeciones, cualquier suma o sumas dentro de los límites
de _____, sin necesidad de que el Viceministerio
de Transporte pruebe o acredite la causa o razones que sustentan la
reclamación de la suma o sumas indicadas.

Esta garantía es válida hasta el _____ del mes de _____ de
_____.

Nombre _____

En calidad de _____

Firma _____

Debidamente autorizado para firmar la garantía por y en nombre de



Econ. Emiliano R. Fernández Franco
Viceministro de Transporte
MOPC

