

**CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL No. 001-2020-CAB-MTOP****“DISEÑO, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL DEL CORREDOR CUMBE – CUENCA (ACCESO SUR A CUENCA) – AZOGUES – BIBLIÁN”****ACTA DE REUNIÓN No. 004**

En la sala de reuniones del Despacho del Viceministerio de Infraestructura del Transporte, ubicada en el décimo octavo piso del edificio matriz del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ubicado en la calle Juan León Mera N26-220 y avenida Francisco de Orellana, Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 17h00 horas del 21 de octubre de 2020, se reúne la Comisión Técnica encargada de llevar adelante el procedimiento de Concurso Público Internacional Nro. 001-2020-CAB-MTOP “Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y Mantenimiento Vial del Corredor Cumbe – Cuenca (Acceso Sur A Cuenca) – Azogues – Biblián”; integrada por los siguientes miembros: Ing. Ricardo Paula López, Viceministro de Infraestructura de Transporte, quien Preside la Comisión; Abg. Enrique Delegado Otero, Subsecretario de Delegaciones de los Servicios del Transporte y Obras Públicas; Ing. Fernando Alvear Calderón, Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario; y, Mgs. Diego Ocampo, Coordinador General de Asesoría Jurídica, quien interviene como Secretario de la Comisión.

Constatado el quórum, se instala la sesión y por secretaría se da lectura al orden del día:

- 1. Análisis de las preguntas y aclaraciones solicitadas dentro del procedimiento de Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB-MTOP; y,**
- 2. Toma de decisiones dentro del procedimiento de Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB-MTOP.**
- 3. Varios:**

Puesto en consideración de la Comisión Técnica el orden del día, éste se aprueba sin modificaciones.

El Presidente de la Comisión Técnica, dispone iniciar el desarrollo de la sesión con el tratamiento del primer punto del orden del día.

**Desarrollo de la Reunión:****Punto 1.- Análisis de las preguntas y aclaraciones solicitadas dentro del procedimiento de Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB-MTOP.**

Toma la palabra el Presidente de la Comisión Técnica y solicita que por Secretaría se dé lectura a las preguntas y aclaraciones formuladas por los interesados dentro del procedimiento de Concurso Público Internacional Nro. 001-2020-CAB-MTOP y mociona que los Comisionados aporten con sus respuestas y comentarios luego de cada pregunta, así como propone que la Comisión Técnica se declare en sesión permanente, moción que es aceptada por unanimidad.

El Secretario de la Comisión Técnica procede a dar lectura a las preguntas y aclaraciones formuladas, luego de cada pregunta, los Comisionados incorporan sus aportes, respuestas y aclaraciones, según corresponda.



**Punto 2. Toma de decisiones dentro del procedimiento de Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB-MTOP.**

Luego de analizar cada pregunta y aclaración solicitadas dentro del Procedimiento de Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB-MTOP, a continuación se detallan las respuestas y aclaraciones por parte de los miembros de la Comisión Técnica:

Preguntas realizadas el 12 – 10 – 2020:

1. Indicar si existen requisitos o limitaciones para la participación en consorcio, como: número de consorciados máximo, porcentajes mínimos de participación y nacionalidad.

**RESPUESTA:**

No existen limitaciones para el número de empresas que conformen el consorcio ni porcentajes mínimos de participación y nacionalidad sin embargo una de las empresas consorciadas debe tener al menos el 51% de participación.

El compromiso de Asociación o Consorcio deberá ceñirse a lo dispuesto en el punto IV del numeral 10.1.1 de los pliegos correspondientes del presente proyecto.

2. Favor confirmar si el archivo digital de la oferta solicitada en los pliegos se refiere a la oferta escaneada en pdf.

**RESPUESTA:**

La oferta debe ser presentada en formato pdf, y en el caso del modelo económico financiero en formato Excel debidamente formulado.

3. En el caso de la experiencia en mantenimiento vial, sabiendo que esta actividad se realiza de manera periódica y larga duración, sus actas de recepción se realizan también por períodos de tiempo parciales (Acta de Recepción Parcial) en las que se liquida técnica y económicamente en un período determinado, favor confirmar que el Acta de Recepción Parcial es válida para acreditar la experiencia solicitada.

**RESPUESTA:**

Es válida para la experiencia a través del Acta en donde se demuestre el trabajo realizado y liquidado, tanto en la parte técnica y económica.



4. Para acreditar la experiencia favor confirmar si es válido un proyecto en el que se hayan hecho diferentes intervenciones pero que dentro de su alcance se hayan ejecutados obras de ampliación o construcción de tramos nuevos, siempre y cuando cumpla con lo solicitado en los pliegos.

RESPUESTA:

Es válida la experiencia en construcción de un proyecto en el que se hayan hecho diferentes intervenciones que, como parte de su alcance, se hayan ejecutado obras de construcción de vía nueva no menor a 14 km de longitud o ampliación no menor a 60km. de longitud en los últimos 10 años.

5. Favor confirmar si en los formularios 2A y 2B el valor original corresponde al valor ejecutado de la obra con la que se acredita la experiencia.

RESPUESTA:

El valor original corresponde al valor ejecutado de la obra o mantenimiento con la que acredita la experiencia según los formularios 2A y 2B.

6. En el requisito pág. 31, "IX. Nómina de socios o accionistas del Oferente y en caso de Consorcio la nómina de quienes lo conforman". Favor adjuntar el formato requerido y aclarar si el desglose debe hacerse hasta persona natural.

RESPUESTA:

Se adjunta modelo de formato, el mismo que debe contener la información requerida por el numeral IX del literal 10.1.1. (Anexo 1).

7. Favor indicar a cargo de quién se encuentra la administración del sistema de iluminación de la vía del tramo Biblián - El Salado, a fin de solicitar el informe del estado actual para evaluar su mantenimiento.

RESPUESTA:

- Tramo 1: Salado- Descanso, a cargo de la EMPRESA ELÉCTRICA REGIONAL CENTRO SUR C. A.;
- Tramo 2: Descanso – Inicio de Biblián, a cargo de la Empresa Eléctrica Azogues;
- Tramo 3: Biblián, a cargo de la EMPRESA ELÉCTRICA REGIONAL CENTRO SUR C. A.



8. En el tramo del Nuevo Acceso Sur de la ciudad de Cuenca se evidencia, que dentro del trazado horizontal proyectado se afectará ciertas edificaciones de carácter patrimonial como la Hacienda Los Álamos. Favor indicar si están consideradas todas estas edificaciones en el proceso de expropiación y quien realizará la gestión con el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural de ser necesario.

RESPUESTA:

- El estudio del nuevo acceso sur a la ciudad de Cuenca considera las áreas inventariadas como patrimonio cultural que se afectarán con la ejecución de la obra. La gestión ante el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, las realizará el MTOP como entidad delegante.
  - Favor remitirse a la matriz de riesgos.
9. En el tramo del Nuevo Acceso Sur de la ciudad de Cuenca existe el sub-tramo comprendido entre la abscisa km 12+450 al km 14+736 donde se realizará ampliación a 4 carriles, se consulta: ¿se deberá realizar algún tipo de intervención en la etapa de puesta a punto en este tramo?

RESPUESTA:

Previo al inicio del cobro de peaje, la vía debe cumplir los niveles de servicio establecidos.

10. ¿Quién realizará la reubicación y su correspondiente aprobación administrativa ante la empresa dueña de servicio de agua potable incluida la válvula de purga de la red Nero, ubicada en Km 0+61 del Nuevo Acceso Sur de la ciudad de Cuenca?

RESPUESTA:

A cargo la sociedad gestora en coordinación con las empresas prestadoras del servicio, previa la gestión del MTOP quien hará el requerimiento de aprobación.

11. En la Matriz de Riesgos del Proyecto se establece la responsabilidad compartida de la reubicación de servicios públicos existentes, pero no se menciona a cargo de quién estará su ejecución, favor aclarar.

RESPUESTA:

A cargo de la sociedad gestora.

12. Favor facilitar los planos as built y las pruebas de carga realizadas en los puentes sobre El Río Cuenca en las abscisas 14+500 y 14+927 dentro del tramo construido el Salado -Guangarcucho y los informes técnicos donde se establece la necesidad de reforzamiento de la superestructura de dichos puentes.

RESPUESTA:

El MTOP proporcionará la información disponible a través del correo electrónico del concurso público.

13. Si en la ejecución de los estudios se establece que los puentes sobre El Río Cuenca en las abscisas 14+500 y 14+927 dentro del tramo construido el Salado - Guangarcucho deben ser reconstruidos ¿quién asumirá dichos costos, la Entidad o los constructores de dichos puentes?



RESPUESTA:

Dentro del alcance del proyecto, se estableció una intervención a nivel de reforzamiento o mejoramiento de los puentes existentes a fin de permitir un funcionamiento adecuado de la circulación vehicular. La entidad delegante tomará la mejor decisión de intervención en éstas estructuras en el caso de que se requiera un nivel de intervención diferente al previsto.

14. ¿Cuáles son los accesos controlados autorizados en la vía construida en el tramo El Salado ¿Azogues - Biblián, y que longitud deberá ser intervenida en la puesta a punto?

RESPUESTA:

No existen accesos controlados en el tramo señalado.

15. ¿Existe algún ensayo de retroreflectividad realizado a la señalización horizontal y vertical del tramo El Salado - Guangarcucho - Azogues - Biblián?, de existir favor enviar.

RESPUESTA:

Si existe, el MTOP proporcionará la información disponible a través del correo electrónico del concurso público.

16. Favor remitir el estudio de estabilidad de taludes del tramo construido El Salado - Azogues - Biblián.

RESPUESTA:

El MTOP proporcionará la información disponible a través del correo electrónico del concurso público.

17. Favor aclarar si todo el tramo existente Cumbe - Cuenca, desde el inicio de la variante ubicada en el km 0+000 en el sector El Salado hasta el km 12+027, se debe ejecutar la puesta a punto y en caso de ser así, hasta que fecha estaría a cargo del Gestor Delegado.

RESPUESTA:

En el tramo existente Cumbe – Cuenca, no requiere la ejecución de ningún tipo de intervención, por cuanto el alcance del proyecto prevé la construcción de un tramo nuevo denominado Acceso Sur a Cuenca.

18. ¿Se puede reubicar los arboles de las aceras para evitar que las raíces ocasionen daños en la infraestructura?

RESPUESTA:

Si se puede reubicar los árboles siempre que se cumpla lo requerido en el marco legal correspondiente.



19. ¿El mantenimiento rutinario inicia con la firma del contrato?

RESPUESTA:

De acuerdo al apartado 3.2 del Pliego, las actividades de mantenimiento rutinario en los tramos existentes iniciarán con la entrega física de los bienes a la sociedad gestora, a través del acto administrativo correspondiente.

20. ¿Está considerada para el mantenimiento rutinario alguna microempresa calificada por el MTOP o se puede subcontratar libremente?

RESPUESTA:

Puede ser subcontratada libremente por el concesionario. Se recomienda la contratación de microempresas de la zona de influencia del proyecto, de acuerdo a la normativa vigente.

21. ¿Existe algún inventario de los bienes de la vía actual del tramo Cuenca -Biblián como son: alcantarillas, señalización, muros entre otros?

RESPUESTA:

Sí.

22. ¿Desde qué etapa el Gestor Privado es custodio de la vía?

RESPUESTA:

De acuerdo al apartado del Pliego 5. 4.2 Descripción de los periodos de ejecución del Proyecto, para las obras existentes a partir de la toma física, para las obras nuevas, una vez terminada la etapa de construcción.

23. Favor indicar cuando se realizarán las reuniones con los interesados ya que en los Pliegos se indica que ". . .la Comisión Técnica convocará en el día y hora fijados en el Cronograma del Concurso, a reuniones informativas a las empresas interesadas en presentar ofertas dentro del proceso ", sin embargo, de ello, en el cronograma del concurso no está descrita ninguna fecha para reuniones con los interesados.

RESPUESTA:

La Comisión Técnica a cargo del proceso convocará a las reuniones en la segunda semana del mes de noviembre 2020.

24. El diseño de los distribuidores de tráfico en el Acceso Sur de Cuenca, que son de responsabilidad del concesionario, puede modificarse en el tiempo en función de las proyecciones de tráfico y niveles de servicio esperados durante el período de concesión.

RESPUESTA:

El alcance de las infraestructuras está sustentado en un estudio que el MTOP puso a disposición de los interesados, y es el requerido para la ejecución del proyecto.

25. Para la valoración de la puesta a punto del corredor que es parte de la troncal de la sierra E35, se requiere nos suministre la Entidad una evaluación actualizada del sistema de drenaje, taludes, condición de puentes y pavimento.

RESPUESTA:

El MTOP proporcionará la información disponible a través del correo electrónico del concurso público.

26. Se solicita ampliar cómo será el análisis de la oferta técnica para calificar a cada especialidad como aceptable o no (Análisis y calificación Formulario 7C) ya que la información técnica facilitada por el MTOP no está a detalle y se presenta de forma cualitativa. Definir el alcance que debe tener cada capítulo para alcanzar los 80 puntos mínimos requeridos.

RESPUESTA:

El alcance mínimo de cada capítulo deberá ser definido sobre la base de la información técnica proporcionada por el MTOP, tanto en el informe de evaluación técnica, como en los estudios disponibles, y contemplará lo siguiente:

1. ALCANCE TÉCNICO DE LAS OBRAS DEL PROYECTO

1.1. DESCRIPCIÓN

Realizar una descripción de todas las obras que forman parte del proyecto, así como soluciones a nivel y desnivel, puentes, etc. y se definirá claramente el nivel de detalle que contempla el estudio de anteproyecto.

- Para el corredor existente sobre la E35, para cada especialidad se deberá realizar un diagnóstico del estado actual y una propuesta de intervención en la etapa de mantenimiento, incluyendo diseño tipo, por ejemplo: drenaje, taludes, señalización, refuerzo en puentes existentes, etc.

- Para el tramo nuevo correspondiente al Acceso Sur de Cuenca y los Distribuidores de Tráfico, se deberá hacer una revisión por especialidad de los diseños definitivos proporcionado por el MTOP.

1.2. UBICACIÓN DE PROYECTO

Realizar una descripción de la ubicación y la implantación del proyecto con sus longitudes de cada uno de los tramos, así como, las coordenadas de inicio y fin del proyecto.

2. ANÁLISIS DE TRAFICO Y PROYECCIONES

El alcance de este estudio o análisis debe ser a detalle para determinar cuántos vehículos pasarán por los peajes en todo el periodo de Delegación, tomando en consideración que a lo largo de este tramo los sitios poblados, vías posibles de evasión, etc.



3. DISEÑO VIAL(vía principal, accesos, soluciones viales y demás obras necesarias en el proyecto) Revisar en los tramos existentes la información proporcionada por el MTOP, y se diseñará manteniendo la geometría actual del corredor e implantando las soluciones viales dentro del alcance propuesto por el MTOP en el Anexo 1.

En el Acceso Sur a Cuenca, se requiere el análisis del diseño geométrico de la vía y las 5 soluciones viales (Opera, Zhucay, Chaullayacu, Tarqui y Cumbe) y todos los demás elementos que se encuentren en los estudios proporcionados por MTOP en los pliegos y actualizar los diseños de ser necesario para establecer su valoración.

4. GEOLOGÍA Y GEOTECNIA, de corredor vial, soluciones viales, estructuras, y demás obras necesarias en el proyecto.

4.1. CORREDOR EXISTENTE

Realizar un análisis geológico regional del tramo, para determinar que formaciones geológicas existen en la zona, así como fallas geológicas que crucen el proyecto y sus posibles afectaciones a la vía.

Determinar un inventario y diagnóstico de la estabilidad de los taludes existentes de la vía diferenciando si son revestidos o no y que intervención inicial se debería hacer a los mismos para cumplir con los indicadores de calidad. Además, se debe proponer intervenciones para la estabilidad de los taludes en un mediano plazo.

Adicionalmente, se debe diagnosticar la condición de los terraplenes y definir intervenciones iniciales e intervenciones a mediano plazo para garantizar su estabilidad global a lo largo de la concesión.

4.2. HUNDIMIENTO CALZADA SECTOR CHAVAY

Se requiere de una evaluación geotécnica (la mínima necesaria), a nivel de anteproyecto, para determinar la causa del asentamiento y plantear la solución respectiva con su valoración

4.3. ACCESO SUR DE CUENCA

Se requiere el análisis de toda la información geotécnica para taludes, terraplenes, estructuras, etc. incluidos en Los estudios proporcionado por el MTOP, realizar verificaciones de ser necesario para validar las soluciones y consecuentemente valorarlas

4.4. FUENTE DE MATERIALES

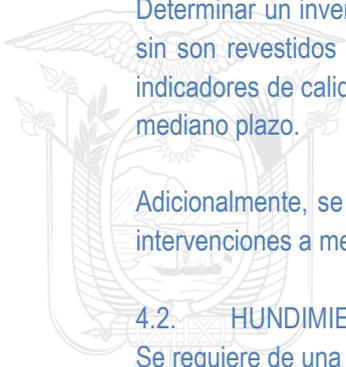
Se requiere de la ubicación de fuentes de materiales para el proyecto y determinación de su calificación de la calidad de los materiales, verificando si es necesario los estudios del Acceso Sur de Cuenca proporcionados por el MTOP.

4.5. ESCOMBRERAS

Revisar la información proporcionada por el MTOP y establecer las ubicaciones y volúmenes de los sitios que se utilizarán como escombreras

5. PAVIMENTOS, del corredor principal, accesos, soluciones viales, y demás obras necesarias para el proyecto

5.1. CORREDOR EXISTENTE



Revisar la información proporcionado por el MTOP y realizar las verificaciones necesarias, por ejemplo: mediciones de IRI, ahuellamiento y macrotextura, PCI, deflexiones, etc, con equipos especializados para determinar las intervenciones que tendrá el pavimento a lo largo del periodo de delegación para cumplir con los indicadores de calidad.

En los distribuidores de tráfico a construirse, se deberá realiza un prediseño de la estructura del pavimento en base a la normativa aplicable para el efecto y plantear las intervenciones en el periodo de delegación

## 5.2. ACCESO SUR DE CUENCA

Realizar la revisión de la información proporcionada por el MTOP, complementar con ensayos o mediciones de verificación para establecer el prediseño de la estructura de pavimento en la vía y soluciones viales, así como las intervenciones a lo largo del periodo de delegación.

## 6. ESTRUCTURAS, existentes y nuevas

### 6.1. CORREDOR EXISTENTE

Realizar un inventario y diagnóstico de la condición estructural de puentes, muros y cualquier otra estructura existente sobre la vía, y que intervención inicial se debería hacer a los mismos para cumplir con los indicadores de calidad.

### 6.2. PUENTES SOBRE EL RÍO CUENCA

Realizar un diagnóstico de la condición estructural existente de los dos puentes sobre el río Cuenca y determinar la solución para su reforzamiento y/o mejoramiento con su respectiva valoración

### 6.3. ACCESO SUR DE CUENCA

Revisar la información proporcionado por el MTOP, como son: puentes, pasos inferiores, intercambiadores, muros, etc., realizar verificaciones complementarias de ser necesario y establecer un prediseño de todas las estructuras con su valoración.

## 7. DRENAJE, existente y nuevo

### 7.1. CORREDOR EXISTENTE

Realizar inventario del estado de todo el sistema de drenaje existente, esto es: cunetas laterales y de coronación, alcantarillas y sus obras de protección, sumideros, rejillas, pozos, canales, conducciones, encauzamientos, etc. y la intervención inicial que requieren para cumplir con los indicadores de calidad del proyecto.

### 7.2. ACCESO SUR DE CUENCA

Realizar una revisión de la información proporcionado por el MTOP, y establecer el drenaje vial, hidrosanitario, pluvial, etc, necesario con su dimensionamiento, para su correcta funcionalidad, en base a la normativa aplicable y consecuentemente determinar su valoración.

## 8. SEÑALIZACIÓN VIAL HORIZONTAL Y VERTICAL

### 8.1. CORREDOR EXISTENTE

Realizar un inventario de la señalización existente y verificación del cumplimiento de la normativa a fin de establecer la intervención necesaria para cumplir con los indicadores de calidad.

### 8.2. ACCESO SUR DE CUENCA



Realiza la verificación de la señalización vial propuesta en los estudios proporcionados del MTOP, a fin de cumplir con los requisitos establecidos en la normativa aplicable para el efecto reglamentos y consecuentemente establecer la señalización necesaria, su cuantificación y valoración.

10 SEGURIDAD VIAL

Realizar un plan de seguridad vial en el que se termine su ubicación de los puntos negros o de alta inseguridad, sus causas y sus soluciones o mitigaciones. Adicional un plan de prevención de accidentes ante, durante y después de las construcción de las obras que contempla el proyecto.

11 ESTUDIO AMBIENTAL

Al contar con Licencias Ambientales de algunos tramos y otras en proceso de obtención ante la autoridad ambiental correspondiente, establecer de ser el caso el alcance de actualización para incorporar obras complementarias como es el caso de las estaciones de peaje y desarrollar el Plan de Manejo Ambiental o documento necesario para incorporar las obras que sean necesarias.

12 ESTACIONES DE PEAJE

Determinar su ubicación en función de los análisis o estudios correspondientes y establecer el pre diseño de las dos estaciones de peaje con su respectiva implantación, planos arquitectónicos de las casetas, edificios, áreas de servicio, fachadas, etc.

13 ILUMINACIÓN

Para el Acceso Sur a Cuenca y los Distribuidores de Tráfico, se deberá verificar que la iluminación propuesta en los estudios del MTOP cumpla con los requisitos establecidos en la normativa y especificación técnica vigente y consecuentemente determinar y cuantificar el sistema de iluminación apropiado para el proyecto.

14 REUBICACIÓN DE SERVICIOS

Revisar la información proporcionada por el MTOP, del Acceso Sur a Cuenca, Estaciones de Peaje y de los tres distribuidores de tráfico que se construirán como parte del alcance del proyecto y complementar de ser necesarias con verificaciones a fin de determinar la reubicación de los servicios públicos afectados por la construcción de dichas obras y establecer la respectiva valoración.

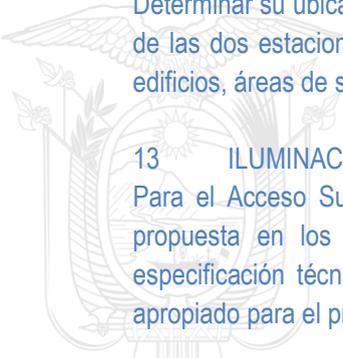
15 EXPROPIACIONES

Revisar la información proporcionada por el MTOP, del Acceso Sur a Cuenca, Estaciones de Peaje y de los tres distribuidores de tráfico que se construirán como parte del alcance del proyecto y complementar de ser necesarias con verificaciones a fin de determinar las áreas de expropiaciones por la construcción de dichas obras y establecer la respectiva valoración.

16 PLANOS

Presentar todos los planos producto de las áreas técnicas que comprende el estudio a nivel de anteproyecto, por ejemplo: Diseño vial, drenaje, estructuras, geología y geotecnia, señalización, expropiaciones, etc.

17 PLAN DE MANTENIMIENTO VIAL





Realizar una revisión de la información proporcionado por el MTOP, complementar con ensayos o verificaciones de ser el caso para establecer un Plan de Mantenimiento a fin de cumplir con los Indicadores de Calidad provistos en el proyecto.

**18 OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

Realizar una revisión de la información proporcionado por el MTOP, complementar con toma de datos o verificaciones de ser el caso para establecer los Gastos Operativos y Administrativos del Proyecto a fin de cumplir con los Indicadores de Calidad provistos en el proyecto.

- 27. Favor confirmar si se puede modificar la matriz de riesgos del proyecto en acuerdo entre las partes antes de la firma del contrato.

RESPUESTA:

La matriz de riesgos del proyecto público referencial no puede modificarse.

- 28. Favor aclarar si el plazo del Período de Construcción son 4 años ó 36 meses más el Periodo de Organización de 180 días según lo que se indica en la Descripción de los períodos de construcción del Pliego ya que no concuerda con el plazo previsto en la Programación de las obras del Anexo 1. "Informe de Evaluación Técnica", donde se indica que: las Obras de mejoramiento y rehabilitación, Construcción de las nuevas obras de infraestructura y el Acceso sur a Cuenca se las realizará en 4 años según el cronograma presentado.

RESPUESTA:

El plazo de construcción de las obras y las expropiaciones se ha establecido en 36 meses y 6 meses en la elaboración y conformidad de los estudios técnicos definitivos (dentro del periodo de organización 180 días); dando un total de 4 años iniciales para efectuar las inversiones contempladas dentro del CAPEX.

- 29. Solicitamos proporcionar las fechas estimadas de construcción de los 4 Intercambiadores que se emplazan dentro del tramo Cuenca -Azogues, los cuales serán construidos paralelamente al proyecto de Concesión y serán gestionados por el MTOP. Lo anterior es necesario para su adecuada estimación en las actividades de mantenimiento a ser desarrolladas en dicho tramo.

RESPUESTA:

Para determinar el mantenimiento de los cuatro intercambiadores que los gestionará el MTOP, contemplar su inicio de operación a partir del año 5.

- 30. Al revisar el pliego del concurso no hemos encontrado la necesidad de realizar "Soterramiento de Ductos" a lo largo del trazado de la concesión. Entendemos que no es un requisito contemplar su ejecución, favor confirmar.

RESPUESTA:

Dentro del alcance del proyecto no se contempla el soterramiento de ductos.



31. Se solicita informar sobre los plazos previstos para la obtención de los permisos ambientales y expropiaciones de los siguientes componentes:
- a. Distribuidores de tráfico
  - b. Acceso Sur a Cuenca
  - c. Estaciones de Peaje

RESPUESTA:

- a. Para los Distribuidores ya se cuenta con la Licencia Ambiental Correspondiente mediante Resolución N° 002-DZA-MAAE-2020 de fecha 30 de septiembre de 2020.
- b. Acceso Sur a Cuenca, está en proceso de obtención de la Licencia Ambiental, se procedió al ingreso del informe de Proceso de participación social, a la espera del pronunciamiento del MAE. Se estima contar con la licencia hasta antes de la suscripción del contrato.
- c. Las Estaciones de Peajes deberán ser vinculadas al permiso ambiental general, con sus respectivos planes de manejo ambiental que deberán ser presentados por la sociedad gestora para iniciar vinculación ante el MAE.

Las expropiaciones se estiman realizar conforme la programación que consta en el informe de evaluación técnica.

32. Solicitamos indicar, ¿en qué tiempo se entregará la licencia ambiental del tramo Acceso Sur a Cuenca? ¿Este plazo influirá en el cronograma de inicio de los trabajos?

RESPUESTA:

Se estima contar con la licencia hasta antes de la suscripción del contrato.

33. Favor indicar si es necesario disponer de puentes peatonales a lo largo del trazado de la concesión; y, en caso de ser necesarios indicar la cantidad y su ubicación.

RESPUESTA:

No se definió la necesidad de contar con puentes peatonales en el proyecto, a más de las soluciones peatonales identificadas, en los estudios, tanto del Acceso Sur Cuenca, como de los distribuidores de tráfico.

34. Favor indicar los tramos, sectores o vías secundarias donde ha sido previsto la utilización de pavimento rígido a lo largo del trazado de la concesión.

RESPUESTA:

El proyecto fue estructurado con pavimento flexible con excepción de las zonas de las cabinas de peaje.

35. Solicitamos se aclare si como parte de las obras a ser ejecutadas en el tramo Cumbe - Cuenca (Acceso Sur a Cuenca) se debe construir un ciclo vía indicada en los Estudios, debido a que en el Anexo 1. "Informe de Evaluación Técnica" no se presenta descripción alguna de este particular.

RESPUESTA:

Dentro del alcance del proyecto no se contempla la construcción de la ciclovía.

36. En el Formulario Nro. 5: Cronograma Valorado, favor especificar si la temporalidad del cronograma debe ser anual o mensual.

RESPUESTA:

Para el CAPEX debe presentarse con una temporalidad mensual y para el OPEX la temporalidad será anual.

37. Solicitamos indicar si las fuentes de materiales indicadas en los estudios son de libre aprovechamiento. En caso de no ser así, favor confirmar si el MTOP realizará las gestiones respectivas para obtener los libres aprovechamientos y permisos de las mismas.

RESPUESTA:

Las fuentes de materiales determinadas en los estudios son de libre aprovechamiento que posee el MTOP y también existen fuentes de materiales estudiadas que requieren la autorización de libre aprovechamiento a favor del MTOP ante el ente regulador.

En este caso, el trámite será conjunto entre el MTOP y el concesionario.

38. En el caso de que por deficiencia de los estudios de soporte de viabilidad del MTOP para el lanzamiento del concurso, el proyecto con los estudios definitivos cambie sustancialmente, es decir en un margen superior al 15%, ¿cómo se compensará al Concesionario por los costos adicionales?

Los estudios proporcionados son de carácter referencial, el MTOP no se responsabiliza por el contenido y aplicación de los mismos. El proponente queda facultado a utilizar los estudios referenciales antes descritos o a realizar los estudios que a su criterio y conveniencia estime necesario; en tal razón el MTOP no compensará al concesionario por la variación de los costos adicionales, tal como consta en la matriz de riesgos.

Se aceptarán propuestas acordes al TPDA actual medido y validado por el MTOP, en donde se podrán ejecutar obras de acuerdo a un disparador.



39. ¿La tarifa de peaje establecida para vehículos livianos con remolque sencillo o remolque doble es la misma?

RESPUESTA:

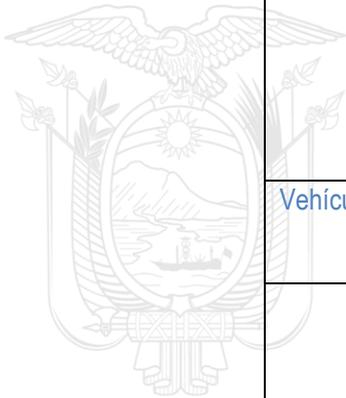
Sí, es la misma tarifa.

40. ¿Cuáles son los requerimientos en lo que se refiere a equipamiento, vehículos y personal de cada servicio complementario en los peajes?

RESPUESTA:

Requerimientos mínimos:

RUBRO	REQUERIMIENTO
Equipamiento:	Edificio administrativo, cabinas de cobro, marquesina, isletas de peaje, parqueaderos y aceras, baterías sanitarias, iluminación, playa de peaje, obras complementarias (generador, transformador, etc.), pararrayo, paisajismo, mobiliario, computadores, servidor, equipo médico, telefonía.
Vehículos:	1 grúa para vehículos livianos, 1 grúa para vehículos pesados, 1 ambulancia y 2 vehículos de vigilancia.
Personal:	Administrador de estación Jefe de operaciones Supervisor de Cajas Peajistas por cabina (incluye rotativo) Seguridad y Vigilancia Paramédico Chofer ambulancia Chofer de grúa (mecánico) Ayudante de rescate (médicos) Auxiliar de Mantenimiento (limpieza) Secretaria Auditor Auxiliar servicios generales Chofer



41. ¿Las bases de operación para los servicios complementarios deben estar en los peajes o se puede definir una base en el centro de gravedad del proyecto para desde ahí cubrir todos los servicios?

RESPUESTA:

Las bases de operación para los servicios complementarios deben estar en los peajes.

42. En el sitio previsto para la construcción del Peaje sector Guangarcucho ubicado en el Km 19+600, existe una vía posible de evasión existente que es el acceso antiguo a Cuenca, ¿quién garantiza que esa vía no será rehabilitada o mejorada en el tiempo y se convierta en una vía atractiva para circular y evadir?

RESPUESTA:

El MTOP realizará las acciones encaminadas para atenuar el número de evasiones en el caso de que se rehabilite este tramo.

43. En el sitio previsto para la construcción del Peaje sector Tarqui (nuevo acceso sur a Cuenca), ubicado en el Km 5+000 ¿se puede modificar la ubicación del peaje sugerida antes del kilómetro 3+300 ya que en ese punto inicia la nueva vía y se genera en la vía antigua una posible evasión de vehículos?

RESPUESTA:

El oferente con base a sus estudios y análisis puede proponer la ubicación de la estación de peaje donde crea conveniente, toda vez que la demanda del tráfico, es un riesgo transferido al concesionario.

44. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 10.1.3 Requisitos de Elegibilidad Económicos - Financieros y documentación para acreditar, literal a) dice: "Un patrimonio contable, para el último ejercicio fiscal (2019), no menor al 10% del valor del CAPEX del proyecto." Por favor aclarar si el valor del CAPEX del proyecto se refiere al valor referencial de US\$ 241,92 MM.

ACLARACIÓN:

Si, se refiere al importe del CAPEX referencial indicado en la CONVOCATORIA de la licitación, la misma que es parte del pliego.

45. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 11.2, numeral 2) Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato, expresa: "... Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por la Sociedad Gestora, ésta otorgará y mantendrá a favor de la Entidad Delegante una garantía de fiel cumplimiento por un valor de USD. 12 '000.000,00 (Doce millones de Dólares de Estados Unidos de América). Esta garantía será renovada anualmente, durante todos los años del Período de Operación y Mantenimiento, con una anticipación de al menos treinta (30) días previos a su vencimiento. "

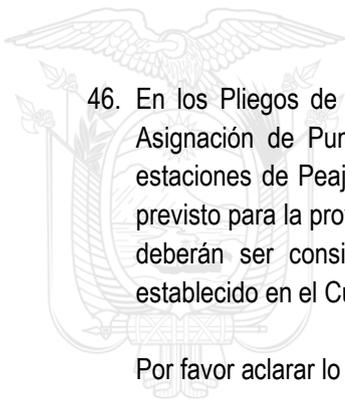
En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 5.4.2 Descripción de los periodos de ejecución del Proyecto, literal c. Período de Operación y Mantenimiento, dice: "Transcurre desde la fecha de emisión de cada Certificado de Obra Concluida hasta el vencimiento del plazo ordinario, - y para las obras pre existentes, desde la Toma Física hasta la fecha de vencimiento del plazo ordinario. "

Se concluye que el Período de Operación y Mantenimiento inicia prácticamente desde la firma del Contrato. Por favor aclarar lo siguiente:

- a. ¿Se debe emitir la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato desde el inicio del Contrato de Concesión?
- b. De ser afirmativa la respuesta del literal a), se debe emitir por un valor de USD. 12'000.000,00 o será un porcentaje del valor de inversión y de la programación de mantenimiento propuesta por el oferente?
- c. En vista de que durante el Período de Construcción se emitirán varios Certificados de Obra Concluida, se sugiere que la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato se emita con una equivalencia al 5% del programa de mantenimiento.

RESPUESTAS:

- a. Sí, la garantía se debe de emitirse desde el inicio.
- b. El cumplimiento del contrato equivaldrá el 5 % del valor de Opex del contrato de delegación, sin embargo, no podrá ser inferior a 12 MM
- c. La garantía de fiel cumplimiento del contrato deberá equivaler al 5 % del valor total del Opex del contrato, permanentemente.



46. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 2.2 Asignación de Puntajes, en la Nota a continuación del Cuadro No. 1 dice: "Las tarifas de las dos estaciones de Peaje, no serán incrementos a lo largo del período de concesión (30 años), más que el previsto para la proyección a valores corrientes calculados por el IPC del Proyecto Referencial; las cuales deberán ser consideradas como base de cálculo para todas las categorías vehiculares según lo establecido en el Cuadro 3 de clasificación vehicular, establecido en este Pliego. "

Por favor aclarar lo siguiente:

- a. ¿Para la corrida financiera que presente el Oferente, obligatoriamente debe utilizar la inflación (IPC) referencial publicada en los pliegos para efectos del cálculo del incremento anual de la tarifa?
- b. En caso de ser afirmativa la respuesta del literal a), para efectos de la ejecución del proyecto, se recomienda utilizar la inflación (IPC) real registrado en cada período.

ACLARACIÓN:

El IPC utilizado en el proyecto es referencial y calculado sobre la base del comportamiento promedio de crecimiento de los diez últimos años, por lo tanto, el oferente puede presentar su propio cálculo de IPC, siempre y cuando se adjunte la metodología de cálculo y la justificación técnica del mismo. Los insumos utilizados en los cálculos, no deberán ser mayor a los 20 últimos años.

47. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 30. Equilibrio Económico -Financiero menciona:

"TIRc = Tasa Interna de Retorno Contractual TIRr= Tasa Interna de Retorno Real "

Por favor aclarar:

- a. ¿Las tasas mencionadas (TIRc y TIRr) se refiere a tasas nominales o reales?
- b. ¿Las tasas mencionadas (TIRc y TIRr) se obtienen del flujo de caja del proyecto puro o del flujo de caja del inversionista?
- c. Se recomienda trabajar con la TIR real obtenida del flujo de cada del proyecto puro, dado que la estructuración financiera del mismo depende de estas variables.

**ACLARACIÓN:**

- a. Remítase al capítulo tercero: bases económicas Sección VI: Información general de las bases económicas literal 30, siendo su interpretación TIRc = Tasa Interna de Retorno Contractual y TIRr = Tasa Interna de Retorno Real.
- b. Se obtienen de los dos flujos para mantener el equilibrio económico tanto del proyecto puro como del inversionista.
- c. El modelo económico financiero del proyecto considera la TIR real del flujo de caja del proyecto puro.

48. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 39. Egresos de Fiscalización, literal b. dice: "Se deberá tomar como base para la Oferta, el Presupuesto Referencial para la Fiscalización. " En el mismo documento, numeral 25.1, literal ii. Etapa de Construcción, literal c. Plazo de Ejecución del Proyecto se expone un cuadro con el cronograma valorado del CAPEX en el cual se puede observar que el valor presupuestado de la fiscalización corresponde al 2% del valor de la obra, por favor aclarar si para la elaboración de la Oferta se debe tomar el valor absoluto presupuestado o la tasa del 2% del valor de la obra ofertada.

**ACLARACIÓN:**

Se calcula el 2% del monto de inversión CAPEX correspondiente a la obra ofertada.

49. En el Informe de Evaluación Económico - Financiero, Tabla 19. Presentación de Resultados del Proyecto, Indicadores Financieros Constantes, se establece que el Rendimiento Esperado (tasa de descuento propuesta) es del 12,33%, y la TIR del flujo de caja libre es del 10,55%, es decir que el proyecto planteado no alcanza la tasa de rendimiento esperada, a pesar de que la corrida financiera fue elaborada con una tarifa de peaje inicial para la Estación de Guangarcucho de USD 1,00.

El factor principal de calificación de la Oferta (70%) dará el mayor puntaje al oferente que proponga la menor tarifa al usuario para la Estación de Guangarcucho, por consiguiente, al ofertar una tarifa menor a USD 1,00 se corre el riesgo de que el proyecto no sea viable financiera y por tanto no permita obtener financiamiento.

Se sugiere reemplazar este factor de calificación económico para la Oferta, dado que el proyecto referencial sugerido por MTOP no es viable, por la diferencia existente con la tasa de descuento propuesta por MTOP.

**RESPUESTA:**

Se mantiene el factor de calificación.

El 12.33% corresponde a la tasa de descuento utilizada (costo de capital CAPM) que el inversionista requiere para su rentabilidad esperada, por lo tanto, el 10,55% TIR del flujo de caja libre se lo debe comparar con la tasa de descuento (costo promedio ponderado WACC) 5.79% en valores constantes, teniendo así la rentabilidad del proyecto puro en valores constantes, con lo que se evidencia que la estructuración económica financiera del proyecto **es viable**, tanto del proyecto puro, como del proyecto desde el punto de vista del inversionista.

El factor de competencia se refiere a un promedio de la tarifa en todos los años de concesión como indica en el apartado 2.2 Asignación de puntajes cuadro Nro. 1 de la página 46 del pliego.

“Nota:

- *La oferta económica, se evaluará en valores corrientes, obteniendo la tarifa promedio, resultado de todo el periodo del proyecto de concesión del peaje del sector Guangarcucho (30 años)”*

50. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 5.4.2 Descripción de los periodos de ejecución del Proyecto, literal c. Período de Operación y Mantenimiento, dice:

"Transcurre desde la fecha de emisión de cada Certificado de Obra Concluida hasta el vencimiento del plazo ordinario; y para las obras preexistentes, desde la Toma Física hasta la fecha de vencimiento del plazo ordinario. "

Por favor aclarar:

- Luego de la emisión de cada certificado de Obra Concluida ¿se deberá ejecutar tanto el Mantenimiento Periódico como Rutinario para la obra concluida con todas las actividades descritas en el Informe de Evaluación Técnica?
- Para el caso de las obras preexistentes, luego de la Toma Física, ¿se deberá ejecutar tanto el Mantenimiento Periódico como Rutinario para la obra concluida con todas las actividades descritas en el Informe de Evaluación Técnica?
- ¿Cuándo iniciará la medición de los indicadores de calidad o niveles de servicio, en vista de que mientras la vía se encuentre en construcción difícilmente se podrá cumplir con todos los indicadores detallados en el Informe de Evaluación Técnica?

ACLARACIÓN:

- Una vez que se cuente con el certificado de obra concluida deberá ejecutarse el Plan de Mantenimiento Rutinario y Periódico, propuesto por el oferente, en el que garantice el cumplimiento de los Indicadores de Calidad previstos en el Anexo 2 del Pliego.
- Una vez que se cuente con la Toma Física de los bienes de los tramos existentes, deberá ejecutarse el Plan de Mantenimiento Rutinario y Periódico propuesto por el oferente, en el que garantice el cumplimiento de los Indicadores de Calidad previstos en el Anexo 2 del Pliego.
- La aplicación de los indicadores de calidad será a partir de que la entidad delegante extienda el certificado o documento, en el cual señale el inicio de la fase de operación y mantenimiento del tramo u obra.



51. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 10. 1.3 Requisitos de Elegibilidad Económico - Financiero y Documentación para acreditar, literal i. Carta de Intención de Compromiso o Línea de Crédito.

Se recomienda incorporar en la Carta de Intención de Financiamiento el monto a ser utilizado en el proyecto bajo la figura de financiamiento, el mismo que deberá estar sustentado en la corrida económica - financiera del oferente.

**RESPUESTA:**

Favor remitirse al formulario Nro. 6 C: modelos de Carta de Intención de Compromiso o Línea de Crédito en donde indica que entre otros aspectos se debe señalar el monto de financiamiento

52. En los Pliegos de Bases del Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB- MTOP, numeral 2.2. Asignación de Puntajes, cuadro Nr. 1, numeral II. "Obtendrá una mayor calificación el oferente que proponga una menor tarifa al usuario para el tramo Cuenca - Azogues, sector Guangarcucho la cual en ningún caso será mayor a la que consta en el informe económico Tabla 15 Premisas para el Cálculo de Ingresos".

Se recomienda modificar la metodología de asignación de puntajes económicos considerando los siguientes elementos:

- a) Una menor tarifa de peaje no representa un proyecto más conveniente para el Estado, lo que debería procurar es que el alcance de la licitación sea el mismo para los oferentes y uno de los factores sea aquel que desarrolla el proyecto con un menor costo, en valor constantes y traído a valor presente con la tasa de descuento señalada por el MTOP del 14% en valores corrientes.
- b) El menor costo de financiamiento, en este proyecto se permite que los interesados presenten un financiamiento directo de los accionistas, el cual tiene costos mucho más elevados frente a un financiamiento de proyecto a través de la banca de inversión o el sistema financiero internacional. El mismo debería valorarse a través del valor presente neto del flujo del servicio de deuda (capital, interés y costos de estructuración), utilizando la tasa de descuento propuesta por el MTOP del 14% en valores corrientes.
- c) No debe tomarse como factor de calificación los índices financieros y patrimoniales del oferente, dichos indicadores constituyen un factor de elegibilidad, no de calificación.
- d) El menor tiempo de ejecución de inversiones, otro factor importante que demuestra la experiencia técnica y solvencia económica del oferente es el tiempo de ejecución de las inversiones requeridas, la misma que podrían contar con un factor de calificación aquel oferente que las proponga en menor tiempo en comparación al referencial.

**RESPUESTA:**

Favor referirse a la respuesta de la pregunta 49. Se mantiene lo citado en el numeral 2.2 asignación de puntajes del pliego.

53. En el Informe de Evaluación Económico - Financiero, numeral 6, Tabla 15, Premisas para el cálculo de ingresos, se establece la Tarifa de Peaje para vehículos livianos en la Estación Guangarcucho en US\$1,00, y en la Estación Acceso Sur US\$1,25.

En nuestro entendimiento, uno de los objetivos en los que ha trabajado el MTOP es definir una tarifa de peaje homologada a nivel nacional y que en el 2021 aumente a USD 1,5, dado que desde el año 2.000 no ha presentado modificaciones. Sin embargo, en los Pliegos se plantea una tarifa de peaje diferente para las dos estaciones de peaje que forman parte de este proyecto.

Se solicita exponer las bases o razones por las que el MTOP decidió hacer esta diferenciación en el Proyecto para el Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y Mantenimiento Vial del Corredor Cumbe - Cuenca (Acceso Sur a Cuenca) - Azogues - Biblián, en contra de una política tarifaria consistente en procesos de delegación anteriores.

#### RESPUESTA:

La Ley de Infraestructura Vial del Transporte en su Art. 30.- Tarifas de peaje señala: *"En contraprestación a las inversiones, operación, mantenimiento y servicios adicionales en las vías, que garantice niveles óptimos de servicio, así como estándares de seguridad y calidad a los usuarios de la vía, se podrá establecer tarifas por peaje en la red vial nacional, las cuales se establecerán en base a los lineamientos definidos por el ministerio rector"*.

La estructuración del proyecto fue concebida de modo que con las tarifas propuestas para las estaciones de peaje, el proyecto alcance un equilibrio entre los ingresos e inversiones requeridas.

El factor de competencia se refiere a un promedio de la tarifa en todos los años de concesión como indica en el apartado 2.2 Asignación de puntajes cuadro Nro. 1 de la página 46 del pliego.

#### "Nota:

- *La oferta económica, se evaluará en valores corrientes, obteniendo la **tarifa promedio**, resultado de todo el período del proyecto de concesión del peaje del sector Guangarcucho (30 años)".*

54. En el Informe de Evaluación Técnica, numeral 8.5 CONSTRUCCIÓN DE ESTACIONES DE PEAJE, dice lo siguiente: *"Peaje sector Guangarcucho; la ubicación presenta buenas condiciones geométricas y facilidades para una ampliación. En este sector existe una posible vía de evasión de peaje, la antigua vía panamericana, que al realizar el recorrido por el tramo posible de "evasión " se ha notado que presenta malas condiciones sobre su calzada con presencia de un sinnúmero de baches y asentamientos y falta de señalización vial entre las principales , adicionalmente es un tramo consolidado y recurrentemente pasan vehículos tipo volquetas que disminuyen la velocidad de circulación; en consecuencia los vehículos que pretendan realizar esta "evasión" serán en un porcentaje relativamente mínimo", por favor aclarar lo siguiente:*

- a. Por favor confirmar si dentro del estudio de tráfico se consideró un análisis del Valor Subjetivo del Tiempo (VST), es decir, qué valor del peaje estaría dispuesto a pagar un usuario para ahorrar cierta

cantidad de tiempo. Este análisis resulta relevante para evaluar si el usuario estaría dispuesto a no tomar rutas alternas al peaje (antigua Panamericana).

b.Cuál será la respuesta del MTOP ante La solicitud de tarifas preferenciales para los usuarios Locales y frecuentes, que seguramente se presentarán debido a que la ubicación de la Estación de peaje es en una zona urbana.

#### RESPUESTA:

a. Los estudios y análisis proporcionados por el MTOP corresponden a información que hasta la fecha dispone el MTOP y son referenciales, considerando que es responsabilidad de los proponentes realizar sus verificaciones, complementaciones o lo que estimen conveniente para presentar su oferta.

b. El reglamento a la Ley Sistema Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, en su Art. 37.- Rebajas.- que señala lo siguiente *“Los usuarios que habiten cerca de las estaciones de peaje y/o que realicen actividad económica de transporte de pasajeros, podrán aplicar una rebaja equivalente al 50% de la tarifa de peaje determinado en el procedimiento de calificación de rebajas expedido por el ministerio rector. Se deducirá hasta el 50% de la tarifa a los usuarios que por razones socioeconómicas o de riesgo se ubiquen en las zonas próximas a las estaciones de peaje. Para efectos de la aplicación de esta norma, el ministerio rector deberá emitir el respectivo informe técnico”.*

Mediante Acuerdo Ministerial Nro. 012 del 02 de abril de 2012, las Tarifas Especial Usuarios Frecuentes, en su Art. 5.- *“La aplicación de la **Tarifa Especial de Usuario Frecuente**, por razones de interés público y de equidad, no dará derecho a las empresas concesionarias a reclamar desequilibrio económico financiero o compensación alguna dado que este exiguo valor de rebajas en las tasas de peaje queda ampliamente reconocido por aumentos de eficiencia en la gestión de operadores y los altos y dinámicos volúmenes de tráfico en las vías en régimen de concesiones”*

55. En el caso de que, por actos de autoridad o inconvenientes sociales, la ubicación de los peajes para la operación deba ser reubicados en sitios de menor tráfico respecto a lo previsto en los diseños; cómo se compensará al Concesionario por la eventual disminución del recaudo

#### RESPUESTA:

El Apartado 30.2. Mecanismos de compensación, señala lo siguiente:

a. Para los aspectos previstos en el cuadro de distribución de riesgos se aplicará de forma indistinta cualquiera de los siguientes mecanismos de compensación o una combinación de los mismos:

- I. Modificación de las tarifas de peaje establecidas;
- II. Ampliación del plazo ordinario de vigencia de la concesión según el Contrato; y,
- III. Reprogramación diferida de la inversión o disminución de la misma, siempre y cuando no altere o perjudique los niveles de servicio al usuario.

b. La elección del mecanismo de compensación le corresponderá a la Entidad Delegante, en caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo específico, siempre de buena fe y en función de la continuidad en la ejecución del Proyecto.



56. Qué mecanismos de políticas anticorrupción están previstos a aplicar para la calificación de oferentes.

RESPUESTA:

El proceso de calificación se encuentra detallado en la letra h de la página 44 de los pliegos correspondientes. Cabe señalar que esta Cartera de Estado, en todas las etapas precontractuales y contractuales cumple a cabalidad con los principios de legalidad, trato justo, igualdad, calidad, vigencia tecnológica, oportunidad, concurrencia, transparencia, publicidad y participación.

57. Se solicita dejar a libre decisión de los socios el porcentaje de participación dentro de la Sociedad Gestora en caso de adjudicarse el concurso a favor de un compromiso de asociación.

RESPUESTA:

La Sociedad Gestora podrá conformarse, en su participación, a criterio del oferente. Sin embargo, el Compromiso de Asociación o Consorcio deberá ser presentado a esta Cartera de Estado dentro de la etapa precontractual que corresponda para el efecto, según el numeral 10.1.1. Documentación de Requisitos Legales del Pliego.

58. ¿Qué mecanismo de compensación se aplicará para las intervenciones que deben ejecutarse por decisiones de autoridad, por fuerza mayor, por pedido de las comunidades y por otras causas no previstas contractualmente?

RESPUESTA:

Dentro de la sección VII: Egreso de la Sociedad Gestora, en su punto 34 y siguientes, se estipula el procedimiento y en qué casos aplica el restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato; así mismo se detalla los mecanismos con los cuales se realizan las referidas compensaciones. La fuerza mayor se encuentra detallada en el punto 14.5 del modelo de contrato correspondiente.

59. ¿Qué plazo tendrá la Entidad para atender los requerimientos de las comunidades?

RESPUESTA:

Los plazos establecidos para atender los requerimientos de las comunidades, son los dispuestos en la ley vigente dictada para el efecto.

60. En el caso de que por políticas de gobierno se reasigne a otra institución la administración de la concesión, ¿cuál será el mecanismo para la transferencia del contrato a ese nuevo ente público?

RESPUESTA:

En el supuesto caso de que la administración de la Concesión fuera reasignada a otra Institución Gubernamental, el mecanismo de transferencia se definirá en el momento que este evento se concrete, lo cual será comunicado a la Concesionaria de manera oportuna.



61. ¿Se otorgará al gestor delegado el derecho de explotación publicitaria, dentro del derecho de vía y de vista, a lo largo del corredor delegado?

RESPUESTA:

No se otorgará al gestor delegado el derecho de explotación publicitaria en la franja de derecho de vía, de conformidad a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, que señala de manera excepcional la entidad delegante podrá autorizar la colocación de rótulos y vallas de carácter informativo.

62. La sociedad gestora tendrá derecho a la explotación comercial, como estaciones de servicio, zonas de descanso, restaurantes, etc., ¿a lo largo del proyecto?

RESPUESTA:

Si, tendrá derecho a la explotación comercial o explotación de servicios facultativos, conforme establece el pliego, previa autorización de la entidad delegante.

63. ¿Con qué plazo máximo cuenta la Entidad Delegante para emitir la conformidad del proyecto técnico definitivo?

RESPUESTA:

El plazo de la conformidad del proyecto técnico definitivo es de 15 días, siempre y cuando la Sociedad Gestora cumpla con el alcance técnico previsto en el proyecto.

64. En los Pliegos se establece la etapa de impugnación en caso de que los oferentes se sientan perjudicados por alguna de las decisiones adoptadas en el Concurso Público. En ese sentido, se establece que la Comisión Técnica adoptará la resolución pertinente respecto de la impugnación dentro del plazo de cinco (5) días laborables. ¿Cuál es el efecto jurídico en el caso de que no se resuelva la impugnación dentro del término mencionado, ¿se entendería aceptada la impugnación

En el punto 16 y siguientes de los pliegos, se detalla el derecho que poseen los oferentes de impugnar dentro de la etapa correspondiente, así mismo en la letra C, del punto 16.2 se señala que la Comisión Técnica adoptará la resolución pertinente respecto de la impugnación presentada, dentro del plazo de cinco (5) días. En el caso de que no se resuelva dentro del plazo anteriormente señalado, no se da por entendida la aceptación de dicha impugnación.

65. Solicitamos una extensión de plazo para la presentación de ofertas de 90 días, basado s en lo siguiente:

a. La Entidad en su momento no proveyó el acompañamiento de los técnicos del MTOP para la visita técnica programada, a pesar de que fue solicitada al correo electrónico del proceso con fecha 24 de septiembre del presente, y median te c01Teo electrónico del 28 de septiembre, el cual recibimos en copia, el Ing. Oswaldo Aguilar Ortiz instruye al Sr. Jose Francisco Jaramillo Vintimilla la respectiva gestión, sin llegar a realizarse.



b. Los componentes básicos dentro de un proyecto de Concesión Vial como el planteado , son las inversiones necesarias y las recaudaciones esperadas, para el primero se dispone información abundante en los documentos puestos a disposición, pero para el segundo componente la información es limitada y no ha sido concebida ni producida bajo los criterios necesarios de una concesión vial donde los usuarios de la vía pagan por su uso y el riesgo del "Nivel de Tráfico que utilicen la ruta", corre por cuenta de la Sociedad Gestora .

Se han identificado estudios y análisis de tráfico de distinto nivel de detalle y profundidad , teniendo por ejemplo para el Acceso Sur (Cuenca - Cumbe) un Estudio elaborado por el MTOP, que produce el tráfico y proyecciones en tres ubicaciones, y conteos direccionales en los sitios de Intersecciones más importantes, mientras que para el tramo (Cuenca - Azogues - Biblián), se dispone únicamente de un reporte de verificación llevado a cabo por la Universidad de Cuenca y para efectuar las proyecciones se utiliza tasas de crecimiento únicas sin un análisis territorial o regional del área de influencia.

Como potencial Sociedad Gestora a cargo del "Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento vial del Corredor Cumbe - Cuenca (Acceso Sur a Cuenca) - Azogues - Biblián, bajo modalidad de concesión", requerimos disponer de información con mucho mayor detalle y profundidad que la recibida y hemos identificado las siguientes carencias en la información revisada:

- Información que nos permitan identificar la suficiencia tanto de las secciones transversales existente y propuestas y los diseños (espesores de pavimentos) en al menos 8 tramos a lo largo del corredor.
- La consideración de planes y proyectos de las ciudades que atraviesa el corredor; por ejemplo, una longitud importante del proyecto lo constituye la Autopista Cuenca - Azogues, cuya utilización está íntimamente relacionada al desarrollo de las dos urbes y se han identificado proyectos como el de la Circunvalación Norte de Cuenca, que con seguridad será implementado en algún momento del período de concesión y afectará los niveles de tráfico previstos.
- Disposición al pago de los usuarios, en vista que el corredor propuesto para ser concesionado, tiene Rutas Alternas en prácticamente toda su longitud, haciéndose imprescindible la consideración de temas como el "Valor Subjetivo del Tiempo", para estimar los usuarios finales en los sitios de peaje.

Por su entendimiento en proyectos actuales y desarrollados por la Entidad la falta de esta información afecta de manera muy sensible y determinante el modelo económico - financiero, ratificando así nuestro pedido de ampliación de plazo para la presentación de una propuesta con sustento técnico, económico y financieramente equilibrado.

#### RESPUESTA:

No se admite.



66. Entrega completa de los estudios y diseños elaborados para este Concurso que incluya planos en edición editable, informes, ensayos de campo, memorias de cálculo para la determinación de las cantidades de obra y presupuestos detallados por cada componente del proyecto

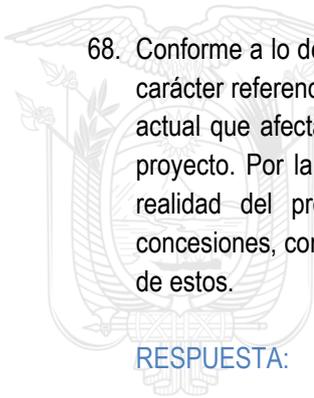
**RESPUESTA:**

Favor remitirse a la información proporcionada por el MTOP.

67. Solicitamos la entrega de la corrida económica financiera elaborada por el MTOP para la viabilidad del proyecto, con el suficiente detalle y desglose de componentes.

**RESPUESTA:**

El modelo económico – financiero del proyecto es un insumo utilizado para la estructuración del proyecto y es de uso interno del MTOP.



68. Conforme a lo determinado en los pliegos, al ser los documentos entregados por la entidad delegante de carácter referencial, mismos que han sido desarrollados previo a la Pandemia. Considerando la situación actual que afectado de forma drástica la economía y desarrollo a nivel mundial, hecho que afectaría al proyecto. Por la razón expuesta se recomienda considerar otras formas de compensación acorde a la realidad del proyecto por la situación antes descrita, utilizando mecanismos basados en otras concesiones, como Ampliación de Plazo, Tarifa Peaje, Aportes del Estado o la combinación de dos o más de estos.

**RESPUESTA:**

En el Apartado 30.2. del Pliego; Mecanismos de compensación, señala lo siguiente:

a. Para los aspectos previstos en el cuadro de distribución de riesgos se aplicará de forma indistinta cualquiera de los siguientes mecanismos de compensación o una combinación de los mismos:

- I. Modificación de las tarifas de peaje establecidas;
- II. Ampliación del plazo ordinario de vigencia de la concesión según el Contrato; y,
- III. Reprogramación diferida de la inversión o disminución de la misma, siempre y cuando no altere o perjudique los niveles de servicio al usuario.

b. La elección del mecanismo de compensación le corresponderá a la Entidad Delegante, en caso de que las Partes no lleguen a un acuerdo específico, siempre de buena fe y en función de la continuidad en la ejecución del Proyecto.

69. Conforme a lo determinado en los pliegos, al ser los documentos entregados por la entidad delegante de carácter referencial. En lo concerniente al tráfico y una vez realizado el conteo del mismo en el sitio donde se ubicarán las estaciones de peaje, se determina que el TPDA en esos puntos difiere en más del 50% al determinado por parte de la entidad contratante en los pliegos y modelo económico.



¿En base a lo expuesto se podría realizar un conteo de forma conjunta a con técnicos del MTOP?

RESPUESTA:

Si, se puede realizar el conteo.

Adicionalmente, el oferente podrá realizar los análisis o estudios que estime pertinentes con la finalidad de validar o ajustar la información provista por el MTOP, considerando las condiciones atípicas por las que se atraviesa en la actualidad.

Recomendando que se permita considerar otras formas de compensación acorde a la realidad del proyecto por la situación antes descrita, utilizando mecanismos basados en otras concesiones, como Ampliación de Plazo, Tarifa Peaje, Aportes del Estado o la combinación de dos o más de estos.

RESPUESTA:

Favor remitirse a la respuesta de la pregunta anterior.

70. Si el conteo de tráfico de los estudios difiere del establecido en los pliegos en más del 10% a causa de la pandemia y recesión económica mundial, situación que afectaría al modelo económico del proyecto y de forma directa a la estructuración de CAPEX y OPEX las cuales a conforme a lo determinado en los pliegos no podrán tener una brecha mayor del 10% con referencia al presupuesto referencial.

¿En tal sentido se podrá estructurar el proyecto (CAPEX y OPEX) acorde al tráfico real determinado en base a disparadores de tráfico?

RESPUESTA:

Los oferentes deberán analizar y realizar los estudios necesarios para determinar la demanda del proyecto considerando las condiciones atípicas por las que se atraviesa en la actualidad y establecer el modelo económico financiero respectivo. El alcance del proyecto está definido en el Anexo 1: Informe de Evaluación Técnica, considerando las condiciones atípicas por las que se atraviesa en la actualidad.

Se aceptarán propuestas acordes al TPDA actual medido y validado por el MTOP, en donde se podrán ejecutar obras de acuerdo a un disparador.

71. Si durante la ejecución, al momento de la elaboración de los estudios, se determinará que uno o varios de los aspectos provocarían una variación del modelo económico y en consecuencia del CAPEX y OPEX de más del 10% determinado como brecha permitida en los pliegos. ¿Se permitirá por parte de la concedente entrar a un equilibrio económico financiero?

RESPUESTA:

No se permitirá entrar a un equilibrio económico financiero por variación en los estudios o diseños definitivos, por cuanto corresponde a un modelo de delegación que considera una transferencia de riesgos al Concesionario.



72. Al estar delegado el riesgo del tráfico al concesionario, y al existir un alto riesgo de fugas que conforme a lo indicado en los pliegos no ha sido analizado de forma adecuada. ¿Cómo se asegura por parte de la concedente el control de las fugas por las vías alternas?

RESPUESTA:

El oferente deberá analizar o realizar los estudios que crea conveniente a fin de determinar datos que permitan viabilizar el proyecto y consecuentemente presentar su mejor oferta. La información proporcionada por el MTOP es referencial y es responsabilidad de los proponentes realizar las verificaciones que estimen convenientes que les permita optimizar el control de evasión. El oferente podrá proponer las acciones para mitigar las fugas.

73. Con relación a la pregunta anterior, al existir la antigua panamericana norte la cual recibe el tráfico proveniente de los cantones Nororientales (Paute y Gualaceo), siendo este tráfico dirigido al Proyecto a través del intercambiador de Guangarcucho, pero al existir la antigua panamericana norte antiguo acceso a la ciudad de Cuenca. ¿Cómo se asegurará por parte de la concedente que este tráfico ingresará al proyecto, considerando que la Panamericana norte tiene las mismas características de la vía que ellos vienen recorriendo?

RESPUESTA:

El oferente deberá analizar o realizar los estudios que crea conveniente a fin de determinar datos que permitan viabilizar el proyecto y consecuentemente presentar su mejor oferta. La información proporcionada por el MTOP es referencial y es responsabilidad de los proponentes realizar las verificaciones que estimen convenientes que les permita optimizar el control de evasión.

74. Entorno a los índices de servicio mediante los cuales se va a evaluar el proyecto en la etapa de mantenimiento, es necesario indicar que al ser el tramo del Proyecto Cuenca Biblián un tramo de vía existente en el cual no se va realizar una intervención mayor, razón por las cuales las exigencias de los índices deberían estar acorde a la realidad inicial del tramo en mención que tiene más de 25 años de servicio.

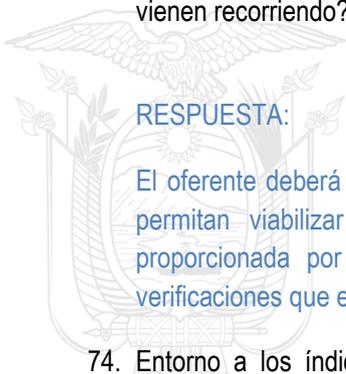
RESPUESTA:

Los Indicadores de Calidad son aplicables para la totalidad de proyecto en la etapa de operación y mantenimiento.

75. En el tramo Cuenca Guangarcucho, existen alcantarillas colapsadas ya que sus salidas han sido tapadas por los frentistas dueños de los terrenos, quienes han rellenado o construido en estos sitios. En base a lo expuesto, ¿se consideró en el presupuesto del MTOP la rehabilitación de las mismas, así como del sistema de drenaje superficial de la vía en los tramos afectados por este hecho?

RESPUESTA:

No se ha considerado realizar ningún tipo de intervención en el drenaje del corredor existente Cuenca – Guangarcucho dentro del CAPEX. Corresponde realizar actividades de mantenimiento vial conforme lo establecido en el Anexo 1 Informe de Evaluación Técnica.





76. Con relación a la pregunta anterior por parte de la entidad contratante se ha iniciado alguna acción legal para poder liberar los terrenos a la salida de las alcantarillas de forma que se pueda recuperar el funcionamiento de las mismas.

RESPUESTA:

No se ha considerado realizar ninguna liberación de terrenos en el corredor existente Cuenca – Guangarcucho dentro del CAPEX. Corresponde realizar actividades de mantenimiento vial conforme lo establecido en el Anexo 1 Informe de Evaluación Técnica.

77. Cuál es el trabajo considerado por la concedente para reforzar los puentes sobre el río Cuenca sector de Nulti, favor hacer entrega del estudio para su análisis.

RESPUESTA:

EL MTOP requiere realizar una intervención en los puentes del río Cuenca, con la finalidad de reforzar dichas estructuras que permitan mantener una funcionalidad adecuada, en este caso, los oferentes deberán proponer el tipo de reforzamiento o mejoramiento sustentado en un estudio mínimo a nivel de anteproyecto.

78. En torno al proceso de expropiaciones, al ser este un riesgo compartido y la socialización del mismo delegado al Concesionario. Es necesario recordar que de acuerdo a la Ley y reglamentos este proceso es de entera responsabilidad de las entidades contratantes, pudiendo en este caso la concesionaria colaborar en la elaboración de informes y documentos necesarios para que el Concedente pueda desarrollar el proceso expropiatorio, al tener esta metodología de trabajo establecida por ley. ¿En caso que el proceso expropiatorio no se pueda desarrollar con normalidad y al ritmo necesario para la ejecución del proyecto, como se compensaría a la concesionaria por los retrasos de un trámite que es de entera responsabilidad de la contratante?

RESPUESTA:

De acuerdo a lo establecido en la Matriz de Distribución de Riesgos, el riesgo del proceso expropiatorio es compartido. Se deberá identificar a la parte responsable de la demora dentro del proceso expropiatorio y proceder conforme corresponda.

79. En el cuadro de riesgos, se determina que se delega a la concesionaria el riesgo de las cantidades por estudios mal realizados. ¿Es necesario entender que el proyecto que se ejecutará es bajo el concepto de precio fijo?

RESPUESTA:

El proyecto se ejecutará bajo un modelo de delegación que contempla la transferencia de riesgos, entre ellos el de diseño al privado; no se ejecuta bajo el esquema de obra pública tradicional.



80. Revisados los pliegos y la documentación subida a la página se determina que se utilizan tasas de crecimiento superiores al 5.8% para la Autopista Cuenca Biblián y del 4.5% para la Cuenca -Cumbe, tasas que no se aproximan a las utilizadas normalmente por el Ministerio y no lo cual no refleja la realidad de crecimiento en ninguna vía del país, mucho menos reflejan la realidad de crecimiento de la región ante la pandemia y crisis económica mundial; más si consideramos, que el 95% del tráfico de esa vía corresponde a vehículos livianos, así como no se ha considerado las fugas de tráfico por las vías alternas.

¿Para la obtención de esas tasas de crecimiento aplicadas en las dos vías se utilizó algún estudio? De ser afirmativa la respuesta, por favor subir a la página dicha información para poder revisarla.

**RESPUESTA:**

El MTOP tiene disponible la información referencial para los proponentes, una vez que se registren en el formulario disponible en el sitio web, podrán acceder a los estudios del proyecto, entre ellos el de tráfico.

Es necesario recalcar que las condiciones atípicas por las que se atraviesa actualmente pueden reflejar resultados distintos de los proyectados en la viabilidad del proyecto, y al tratarse de una situación estacional, y en razón de que el proyecto tendrá una vigencia de 30 años, se prevé que las cifras vuelvan a las condiciones normales para la ejecución del proyecto en el menor tiempo posible.

En base a todo lo expuesto y al ser temas de fondo en la elaboración del Modelo Económico y en la preparación de la Oferta, se solicita se considere ampliar el plazo para las preguntas, respuestas, aclaraciones y visitas técnicas, así como el plazo para la presentación de la oferta.

**RESPUESTA:**

No se admite.

**Punto 3. Varios**

Habiéndose resuelto los puntos de orden del día, siendo las 18:00 del 30 de octubre de 2020, el Señor Presidente dispone que por Secretaría se proceda a la redacción de la presente Acta, para cuyo efecto otorga un receso. Una vez redactada el Acta, se reintegran a la reunión todos los miembros de la Comisión Técnica, y luego de la lectura del documento referido, lo aprueban por unanimidad y proceden a suscribirla para su formalidad.

El Presidente de la Comisión Técnica, dispone que por Secretaría de disponga publicar la presente Acta en la página web del MTOP en el apartado correspondiente al Procedimiento de Concurso Público Internacional No. 001-2020-CAB-MTOP.

Ing. Ricardo Paula  
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN**

-----



Ing. Fernando Alvear  
**MIEMBRO DE LA COMISIÓN**

-----

Abg. Enrique Delgado  
**MIEMBRO DE LA COMISIÓN**

-----

**Lo certifica:**

Mgs. Diego Ocampo  
**SECRETARIO DE LA COMISIÓN**

-----





**ANEXO 1**

**FORMATO DE NÓMINA DE SOCIOS O ACCIONISTAS DEL OFERENTE**

(EN CASO DE CONSORCIO NÓMINA DE QUIENES LO CONFORMAN- HASTA PERSONA NATURAL)

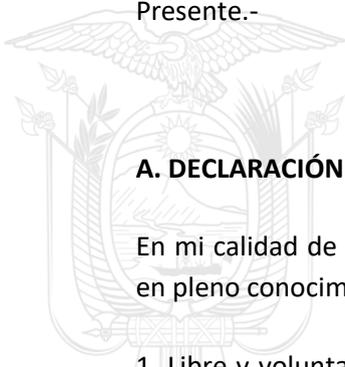
Nombre del Oferente:

Fecha: .....

Señor xxxxxxxx xxxxxxxx Máxima Autoridad o su Delegado

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Presente.-



**A. DECLARACIÓN**

En mi calidad de representante legal de ..... (Razón Social) declaro bajo juramento y en pleno conocimiento de las consecuencias legales que con lleva faltar a la verdad, que:

1. Libre y voluntariamente presento la nómina de socios, accionista o partícipes mayoritarios que detallo más adelante, para la verificación de que ninguno de ellos incurre en las inhabilidades previstas en el Pliego de este procedimiento.

2. Que la compañía a la que represento..... (Según el caso responderá SI O NO) está registrada en la BOLSA DE VALORES.

(En caso de que la persona jurídica tenga registro en alguna bolsa de valores, deberá agregar un párrafo en el que conste la fecha de tal registro, y declarar que en tal virtud sus acciones se cotizan en la mencionada Bolsa de Valores.)

3. Me comprometo a notificar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la transferencia, cesión, enajenación, bajo cualquier modalidad de las acciones, participaciones o cualquier otra forma de participación, que realice la persona jurídica a la que represento.

4. Me comprometo a notificar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en caso de que uno o varios de los accionistas, partícipes o socios mayoritarios de mi representada esté domiciliado en un paraíso fiscal.



5. Que garantizamos la veracidad y exactitud integrales de la información, documentación y las declaraciones incluidas en los documentos de la Oferta, formularios y anexos, al tiempo que autorizamos al MTOP y la Comisión Técnica a efectuar todas las averiguaciones para corroborar lo anterior. Asimismo, podrá obtener información complementaria para el efecto, sin que haya de nuestra parte, ni de presente ni de futuro, ningún reclamo administrativo o judicial que plantear;

6. En caso de que el contenido de la presente declaración no corresponda a la verdad, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas:

a. Aceptamos ser descalificados por la Comisión Técnica que lleva a cabo el Concurso Público, por no cumplir con los requisitos establecidos en el pliego y la documentación referente al Concurso, por lo cual renuncio/amos efectuar reclamo alguno al respecto.

Además, me allano a responder por los daños y perjuicios que estos actos ocasionen.

Atentamente,



\_\_\_\_\_

FIRMA DEL OFERENTE-REPRESENTANTE LEGAL-APODERADO O PROCURADOR COMÚN

(SEGÚN EL CASO)



**NÓMINA DE SOCIOS, ACCIONISTAS O PARTÍCIPES:**

**DATOS DE LOS SOCIOS O ACCIONISTAS DE LA COMPAÑÍA/ CONSORCIO**

NOMBRES COMPLETOS	NUMERO DE IDENTIFICACIÓN	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN	DOMICILIO	CORREO ELECTRONICO	TELÉFONO



Atentamente,

\_\_\_\_\_  
 FIRMA DEL OFERENTE-REPRESENTANTE LEGAL-APODERADO O PROCURADOR COMÚN  
 (SEGÚN EL CASO)

(LUGAR Y FECHA)

EL PRESENTE FORMULARIO NO SE ACEPTARÁ CON ENMENDADURAS O TACHONES