

No	Solicitud	Aclaraciones
1	<p>¿Cuál es el tamaño y peso del barco crítico que navegará por el cauce que el puente debe superar, con el fin de determinar la carga de impacto, toda vez que entendemos que este dato se ajusta a las regulaciones de navegación? Solicitamos que se nos indique el barco crítico por condiciones de carga y dimensiones, ya que entendemos que por gálibo es el Buque Escuela Guayas.</p>	<p>El MTOP puso a disposición de los interesados a través del sitio web del proceso, la siguiente información, que es la que dispone la institución:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Batimetría Río Guayas; • Tipo de embarcaciones que ingresan al Río Guayas; años 2019, 2020 y 2021; • Estudios de navegabilidad, estudio de gálibo, manga y eje de navegación; • Informe técnico de señalización marítima;
2	<p>En el sector de Puerto Marítimo de Guayaquil, donde inicia el proyecto, se deberá generar un intercambiador u otra facilidad de tráfico. ¿Estas facilidades serán diseñadas, construidas, operadas y mantenidas por el concesionario? ¿Los costos de iluminación, deben ser considerados en esta facilidad, así como del tramo urbano que ya está construido? ¿La reubicación de servicios, deberán ser considerados?</p>	<p>En función del trazado propuesto se debe contemplar las soluciones viales, elementos de seguridad así como la reubicación de servicios, en coordinación con el Municipio de Guayaquil, en razón de que se trata de un tramo urbano.</p>
3	<p>En la intención de trazado vial presentada en la ficha técnica del proceso, el tramo V se desarrolla sobre la actual vía a Taura, y luego enlaza con la vía Durán — Boliche. En este sentido, el ingreso a Taura se vuelve punto crítico. ¿Se deberá generar un intercambiador en este punto, para permitir el ingreso a Taura?</p>	<p>La IP puede considerar los facilitadores viales que requiera el proyecto en base a su estudio de pre factibilidad.</p>
4	<p>El proyecto del MTOP de 2009, no disponía la misma intención de trazado vial actual. ¿Cuál fue el motivo del cambio, toda vez que ahora se pierde el empate con la vía que se dirige al Puente Alterno Norte?</p>	<p>El MTOP puso a conocimiento de los interesados los estudios definitivos del año 2009, como información referencial, es de responsabilidad de cada proponente definir el trazado del proyecto sobre la base de los estudios de pre factibilidad que son desarrollados por cuenta y riesgo de cada proponente.</p>
	<p>Conforme la Ley Orgánica de Infraestructura de "Transporte Terrestre, los peajes tendrán una tarifa preferencial para las personas que vivan cerca al mismo. Indicar la política tarifaria, y cuales serán las poblaciones o que área será considerada para la generación de este beneficio.</p>	<p>El Reglamento a la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, prescribe lo siguiente:</p> <p>"Artículo 37.- Rebajas.- 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. En base a lo indicado el MTOP se encuentra aplicando los Acuerdos Ministeriales Nro. 012 y 016 para la calificación de usuarios frecuentes.</p>
	<p>A lo largo del proyecto, hay varios canales de riego y vías locales que no pueden ser suspendidos cómo se procederá en estos casos</p>	<p>La pre factibilidad deberá contemplar las soluciones correspondientes en éstos casos.</p>

7	<p>En otros procesos realizados por el MTOP. se ha podido revisar que se ha indicado que la tarifa será indexada al IPC. En la práctica el MTOP no ha establecido una política real de ajustes tarifario manteniendo tarifas congeladas, y que entendemos que no han podido ser ajustadas por motivos principalmente políticos, generando reequilibrios financieros de forma permanente. ¿Es posible presentar un cuadro de tarifas con incrementos cada 5 años, tal que en la modelación financiera, y simultáneamente, se bloquea el riesgo para el Estado? En esta consideración, la evaluación ya sería exclusivamente a valores corrientes, generando una condición real para el proyecto. ya estén preestablecidas todas las cargas contingentes posibles, y así generar una estabilidad en la modelación financiera, y simultáneamente, se bloquea el riesgo para el Estado? En esta consideración, la evaluación ya sería exclusivamente a valores corrientes, generando una condición real para el proyecto.</p>	<p>Se analizará la propuesta de incrementos indexados a las tarifas cada 5 años para los próximos concursos.</p>
8	<p>¿Queda a libertad de cada proponente el esquema tarifario, o existe algún valor referencial que deba ser considerado? Se sugiere que cada proponente establezca su tarifa real, tal que pueda evaluarse por parte del MTOP el riesgo contingente con una tarifa sugerida por la entidad, y así lograr una adecuada valoración de riesgos.</p>	<p>La tarifa de peaje debe ser propuesta por cada proponente privado en base a sus estudios y a la modelación económica - financiera.</p>
9	<p>Conforme las últimas reformas a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, se indica que la ANT generará una normativa sobre los sistemas de peaje automatizados. En este sentido, se solicita que la ANT previa cualquier posible emisión de normativa, trabaje con todos los concesionarios del país y que estos participen en mesas técnicas, ya que es sustancial que se mantengan los principios internacionales de iriteroperatividad entre sistemas, con el fin de que cada concesionario escoja su tecnología y proveedores sin perder la interoperatividad del mismo, caso contrario los financieras no validarían los sistemas de recaudación, poniendo en riesgo el propio proyecto y a las concesiones como tal.</p>	<p>El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el acompañamiento de CAF se encuentran desarrollando un Estudio para la Interoperabilidad de los Sistemas de Peaje en el Ecuador y un sistema de Back Office, a fin de dar facilidades al usuario y mejorar los niveles de servicio en los corredores viales gestionados por delegación y viabilizar que con un solo contrato el usuario pueda atravesar las estaciones de peaje a nivel nacional. Al momento este estudio se encuentra en proceso de desarrollo.</p>
10	<p>¿El proyecto tiene que disponer de iluminación? ¿El costo del servicio de alumbrado público es a cargo del concesionario? ¿Las luminarias tienen que ajustarse a normativas de la empresa eléctrica que regenta el servicio en el Guayas, o se puede disponer de especificaciones propias? ¿Es necesario dejar infraestructura soterrada para servicios? ¿Existe un plan por parte de las empresas proveedoras?</p>	<p>De acuerdo a la pre factibilidad, el proponente puede considerar la implementación de iluminación en lugares consolidados, la que debe ajustarse a la normativa de la empresa eléctrica competente, los costos de implementación deben formar parte del presupuesto del proyecto. en cuanto a la infraestructura soterrada se deberá considerar los planes de desarrollo de los cantones, las zonas de expansión urbana y las regulaciones propias de cada Gad.</p>
11	<p>¿Habrà libre aprovechamiento para las fuentes de materiales pétreos?</p>	<p>En base a los estudios definitivos, capítulo fuentes de materiales, en el que el gestor delegado debe analizar distancia de transporte, calidad y cantidad, el MTOP realizará la gestión para la consecución del libre aprovechamiento.</p>
12	<p>El betún asfáltico ecuatoriano, siempre presenta dudas de calidad. ¿En algún proyecto actual que dispone el MTOP como concesión o APP, se ha considerado alguna salvedad para el cumplimiento de los niveles de servicio esta realidad? ¿Pueden indicar en que proyecto si la respuesta es afirmativa? Por favor remitir el texto en caso de haberlo. En caso de ser positiva esto, ¿Este elemento no se considerará para la valoración de riesgos de construcción?</p>	<p>En la matriz de riesgos el proponente privado debe contemplar los eventos adversos que pueden ocurrir y afectar a la normal ejecución del proyecto, en esta debe considerar las medidas de mitigación que corresponda toda vez que el riesgo de construcción está transferido a la empresa privada.</p>

13	<p>¿Cuáles son los seguros que deben establecerse para el proyecto? ¿Existirán pólizas de fiel cumplimiento o de otro tipo? ¿Qué condiciones deben contemplarse?</p>	<p>En la etapa de concurso público debe presentar: la garantía de seriedad de la oferta que debe estar vigente hasta la firma del contrato; En la etapa de organización debe presentar, seguro de responsabilidad civil, seguros contra riesgos para la etapa de construcción y de obras terminadas en garantías; garantía de fiel cumplimiento del contrato, durante la etapa de operación y mantenimiento.</p>
14	<p>¿Existe alguna política para preferencia de trabajo para mano de obra local?</p>	<p>Se establecerá en el Pliego de Bases y el contrato de gestión delegada para propender el empleo de mano de obra local, que permita la aceptación del proyecto.</p>
15	<p>En los otros proyectos de gestión delegada que dispone el MTOP, ¿La negociación realizada luego del proceso de adjudicación que objetivo tiene? ¿En alguno de ellos ha habido cambios de alcance técnico o financiero, o de asignación de riesgos? ¿Puede indicar si ha habido, cuales son los cambios generados? ¿Se mantendrá esa política en caso de ser afirmativas las preguntas?</p>	<p>La etapa de negociación tiene por objetivo la revisión de los términos contractuales no esenciales, esto es, no se podrá negociar: el objeto, el plazo, el monto de inversión ofertado, el aporte del accionista del proyecto planteado en su Oferta, la reducción del alcance de los trabajos a ejecutarse, el incremento de los Plazos ni la reducción de los términos de la inversión comprometida, las garantías, entre otros.</p>
16	<p>¿Qué montos deben considerarse para fiscalización y supervisión del proyecto, en caso de que esta deba incluirse? ¿Debe incluirse? Detallar las funciones, personal y equipamiento requerido para cada uno de ellos.</p>	<p>La Iniciativa Privada puede considerar la inclusión de los rubros de fiscalización en el CAPEX (1% al 3% referencial respecto a la inversión) y en el OPEX supervisión (2% referencial respecto a los mantenimientos). Funciones referenciales Fiscalizador: fiscalizar, supervisar y evaluar el cumplimiento del contrato, realizar las pruebas necesarias para verificar que las obras de la concesión, cumplan con las características técnicas y funcionales exigidas. Actuará en la etapa de organización y construcción. Funciones referenciales de la supervisión Verificación de niveles de servicio en base a indicadores de calidad; actuará en la etapa de operación, mantenimiento y reversión del proyecto.</p>
17	<p>¿Existen exámenes especiales realizados por la Contraloría General del Estado a otros proyectos de modalidad concesional o de gestión delegada? ¿De ser afirmativo, pueden generar un resumen de las recomendaciones que se están emitiendo con el fin de contemplarlas?</p>	<p>Por favor sírvase canalizar este requerimiento a través de la Contraloría General del Estado.</p>
18	<p>¿Es posible que el MTOP emita una garantía o banda de tráfico para potenciales equilibrios financieros? ¿Se lo ha hecho en otros proyectos? ¿Si la respuesta es afirmativa, puede indicar en cuales y que porcentajes se consideraron?</p>	<p>El Decreto Ejecutivo 1190, contempla la aplicación del IMG (Ingresos Mínimos Garantizados), este mecanismo no se ha implementado en procesos anteriores.</p>

19	<p>¿La matriz de riesgos podrá ser negociada luego de calificada la iniciativa privada? Si la respuesta es afirmativa ¿Podrá ser negociada o revisada para el proceso de negociación en la fase de contratación, durante el proceso de negociación final con el adjudicatario final? ¿Se lo ha hecho anteriormente?</p>	<p>En base al Decreto Ejecutivo 1190, artículo 16 " <i>La distribución constará en una matriz de riesgos, instrumento que se elaborará desde la preparación del perfil de proyecto. La matriz de distribución de riesgos variará en su nivel de detalle según corresponda a los estudios de pre factibilidad o de factibilidad y su respectiva evaluación.</i></p> <p><i>Los derechos y obligaciones del gestor privado se definirán en el correspondiente contrato de gestión delegada, en función de la matriz de distribución de riesgos con la que se hubiera concluido la estructuración del proyecto, sin perjuicio de aquellos derechos y obligaciones que correspondan al nivel del servicio y/o de los indicadores de cumplimiento de los objetivos establecidos por la entidad delegante para el proyecto del que se trate."</i></p> <p>Por lo expuesto se considera que la matriz de riesgos puede ser revisada en las etapas que señala el Decreto Ejecutivo.</p>
20	<p>¿Cómo se procederá con los acuerdos de Step-In Rights que se requieren para los cierres financieros?</p>	<p>Los contratos de delegación suscritos por el MTOP si contemplan acuerdos de intervención para blindar a los financistas frente a posibles incumplimiento en los compromisos asumidos por parte de los gestores delegados, sin embargo se procederá a la revisión correspondiente, para los próximos procesos.</p>
21	<p>¿Qué autoridad del MTOP suscribirá el Contrato de Concesión o APP? Esta pregunta es sustancial, ya que los financistas exigen que sea suscrita por la Máxima Autoridad o la autoridad inmediata que le sigue, toda vez que es una muestra de total compromiso institucional.</p>	<p>El contrato de gestión delegada será suscrito por la máxima autoridad del MTOP o su delegado.</p>
22	<p>Nuestro cliente ha procurado encontrar los contratos y adendas suscritos con los otros concesionarios, sin tener un mayor éxito. Se solicita que se publique los mismos, toda vez que es información pública, y es un instrumento importante para valorar los niveles de riesgo finales que puede tener un proyecto</p>	<p>Se está gestionando su requerimiento.</p>
23	<p>Conforme el Acuerdo Multipartes suscrito con la Comunidad Económica Europea, ¿El proceso ha sido publicitado conforme el procedimiento establecido? ¿Los otros procesos realizados han continuado el proceso?</p>	<p>El Ministerio de la Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, en conjunto con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana se encuentran difundiendo este proyecto a nivel mundial a través de las diferentes oficinas comerciales y embajadas, respectivamente, acreditadas en el exterior.</p>
24	<p>¿Es necesario la incorporación de pórticos informativos, con información dinámica? ¿Que servicios deben considerarse como parte de la estación de peaje?</p>	<p>Las estaciones de peaje deben contar con paneles de información para el usuario, deberán ser visibles a todas las horas del día.</p> <p>El gestor delegado será responsable total del diseño, instalación y funcionamiento satisfactorio de los paneles informativos.</p> <p>Los servicios de las estaciones de peaje deben considerar al menos los siguientes servicios: para los usuarios: Servicio médico, mecánico, comunicaciones, seguridad vial, baterías sanitarias, parqueaderos; para el personal: baterías sanitarias, parqueaderos, comedor, entre otros.</p> <p>Para la administración de la concesión: oficinas para supervisión y equipos de computación; oficinas para auditorías; área para conteo y verificación de recaudos, área para bóvedas, bodegas, área para albergar una planta eléctrica, entre otros.</p>
25	<p>¿Se incorporarán ciclo vías al proyecto? De ser afirmativa la respuesta, ¿Qué norma se empleará?</p>	<p>La construcción de ciclo vías y los sitios para su implementación deberá estar definido en base a los estudios de pre factibilidad desarrollados por cada proponente privado.</p>

26	¿Cómo se evitará que el proponente que se haga acreedor de la iniciativa privada, intente cambiar las condiciones luego, haciendo que este sea solo un proceso para lograr el puntaje para la etapa de contratación?	Una vez que se reciba la IP, el MTOP analizará la misma para la declaratoria de interés público. En base al Decreto Ejecutivo 1190, artículo 16 " La distribución constará en una matriz de riegos, instrumento que se elaborará desde la preparación del perfil de proyecto. La matriz de distribución de riesgos variará en su nivel de detalle según corresponda a los estudios de pre factibilidad o de factibilidad y su respectiva evaluación, en los términos más convenientes para el Estado.
27	¿Es posible que el MTOP realice una reunión para clarificar muchas de estas dudas? ¿Es posible que esta reunión se la realice por medios digitales?	Se convoca a una reunión presencial en la Subsecretaría de Delegaciones de los Servicios del Transporte, para el viernes 05 de noviembre a las 10:00 am
28	¿Debe generarse una exposición de motivos para la selección de la tarifa, o, será simplemente del proceso de análisis financiero?	La determinación de tarifas de peaje, considerará el TPDA, tasas de crecimiento; las inversiones y la rentabilidad esperada por los inversionistas, entre otros forman parte del modelo económico financiero, y deben ser entregados en archivo editable, como parte de la Iniciativa Privada.
29	¿En los proyectos del MTOP que los maneja por Concesión, alguno tiene peaje sombra? ¿La liquidación de montos, en qué periodo se realiza	No tienen peaje sombra.
30	En el caso de los vehículos exentos del pago de pago, ¿quién determina cuales serán y como se registrarán?	De conformidad al Artículo 38 del Reglamento a la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre: <i>"el peaje se deberá cobrar a todos los vehículos, con excepción de ambulancias, bomberos y otros vehículos que a juicio del ministerio rector deban estar exentos o con tarifa especial y que deberán someterse a las regulaciones previstas."</i>
31	Se solicita que la apertura de las propuestas, sea pública, y que se indiquen los valores de CAPEX y OPEX, así como el volumen vehicular del primer año.	Las propuestas serán recibidas en acto público, se analiza su requerimiento.
32	Conocedores de que el MTOP ha generado una importante cartera de proyectos concesionales para los próximos años solicitamos que nos indiquen el enlace donde se podrá encontrar la información, ya que es nuestro interés analizar las potenciales interacciones y riesgos para estos proyectos	Con el objeto de buscar la participación de la empresa privada se ha realizado un análisis preliminar e integral de la Red Vial Estatal en base de ello el MTOP ha priorizado 18 proyectos viales a ser gestionados por delegación al privado, en base a información referencial, la confirmación de que éstos sean factibles de ser gestionados por delegación será una vez que se disponga de los estudios de ingenierías básicas. a continuación encontrará el enlace de descarga del catálogo de proyectos. https://we.tl/t-NfD4BI97yN
33	Es de nuestra preocupación que estos contratos puedan ser solicitados que se suscriban por parte de los Gobiernos Provinciales, toda vez que los financistas pierden la credibilidad del proyecto, en especial al ver tramos como la Alóag — Santo Domingo, Buena Fe – Jujan, Calacali - Puente sobre el Río Blanco, que no tienen avances significativos, y en donde hay participación de Gobiernos Provinciales en estos proyectos. Como se indica, esto ha generado temores por parte de los financistas sin pensar que estos contratos podrían pasar a los Gobiernos Seccionales Provinciales. ¿Cuál es la política del gobierno respecto a la transferencia de la red vial estatal principal hacia los gobiernos autónomos provinciales?	El contrato de gestión delegada será suscrito por la máxima autoridad del MTOP o su delegado.
34	¿Cuándo se incorporará el proyecto en el inventario de la red vial estatal principal del MTOP?	Una vez haya concluido la etapa constructiva.

35	A través del Ministerio, solicitamos que se requiera a los Municipios de Guayaquil, Durán, Naranjal, Milagro, los estudios y planes de desarrollo urbano de cada uno de ellos	En razón de que el trazado que consta en el perfil del proyecto tiene el carácter de referencial, el proponente podrá solicitar los planes de desarrollo a los municipios por los cuales atravesaría el diseño geométrico de su proyecto. Adicionalmente esta Cartera de Estado solicitará esta información a los GADs
36	Las buenas prácticas internacionales, indican la necesidad de un sistema de comunicación para el proyecto, que genere una venta temprana de beneficios, una identificación oportuna de actores, y las estrategias y tácticas que se llevarán en todas las etapas, para obtener los mejores resultados, especialmente de las tarifas de peajes. ¿Es parte de los entregables, el generar el plan preliminar de comunicación? ¿Debe presupuestarse la ejecución del Plan como parte del CAPEX? ¿Lo realizaría el Gestor Delegado?	Se considerará en el contrato de gestión delegada, un presupuesto referencial para el rubro de publicidad; al respecto es importante que los estudios de pre factibilidad, contemplen ese rubro.
37	Los financistas, dentro de sus covenants, exigen como parte de sus requerimientos la implementación de las Políticas y Lineamientos Medioambientales del Banco Mundial, a más de los lineamientos propios de legislación ecuatoriana. ¿Es posible que el MTOP confirme la predisposición de emplear en este proyecto, estas Políticas y Lineamientos, a más de las nacionales?	El estudio de impacto ambiental, deberá estar bajo las políticas, lineamientos y normativa vigente, emitida por la autoridad ambiental nacional (Ministerio del Ambiente, Agua y Transición Ecológica) . El MTOP analizará la factibilidad de inclusión de estos requerimientos.

