

No	Solicitud	Aclaraciones
1	<p>La premiación del menor aporte estatal, induce que en esta etapa puedan presentarse propuestas manipuladas en ingresos y tráfico diario, que generen mayores volúmenes vehiculares y por ende menor requerimiento de aportes estatales. Esto podría inducir en una segunda etapa a tener que requerirse tráficos mínimos para garantizar la estabilidad del modelo, que por si ha venido inducido con un error forzado para ganar unos puntos. En este contexto, en anteriores comunicaciones se ha solicitado que se cambie el proceso de evaluación de ofertas, que no refleja la realidad de lo que significa una etapa de iniciativas privadas</p> <p>Ante la incertidumbre de conocer si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas dará o no paso a las inquietudes que se están presentando, y que desconocemos de su tratamiento, es necesario eliminar potenciales ofertas temerarias (tráfico mayor al de un riesgo natural del proyecto), o extremadamente conservadoras (tráfico menor al de un riesgo natural del proyecto), ya que tergiversarán la selección como se ha expuesto anteriormente.</p> <p>Con este fin, se sugiere que se eliminen todas aquellas ofertas cuyo tráfico esté fuera de la banda de análisis que signifique el tráfico medio de las ofertas más /menos la desviación estándar, de esta manera se podrá tener una faja de evaluación objetiva, eliminando las ofertas manipuladas arbitrariamente. Para esta valoración, se tomará en cuenta a todas las propuestas presentadas, ya que generan un universo de data muy válido, y que el MTOP no puede descartarlo. El tráfico que se tomaría sería el tráfico equivalente (ponderación y transformación ejes vehículos livianos, considerando que la tarifa es proporcional con el número de ejes)</p> <p>Las ofertas que se encuentren en la faja determinada, continuarán su evaluación.</p>	<p>Se utilizarán análisis estadísticos con aplicación de media y desviación estándar en base a la información de tráfico que presenten los proponentes privados, en sus iniciativas; con el objetivo de descartar aquellas con información subestimada y sobrestimada de tráfico que constituirían ofertas temerarias.</p>
2	<p>Este proyecto tiene una gran influencia en la propia generación de desplazamientos influenciados por el crecimiento del Puerto de Guayaquil, en la totalidad de todas las infraestructuras públicas y privadas. ¿El MTOP dispone de un plan de negocios o proyecciones de crecimiento del Puerto de Guayaquil, incluyendo los puertos privados? Se solicita la remisión de la data histórica de estos, correspondiente a carga anual, y tipología de carga, en lo posible desde el año 1990.</p>	<p>El MTOP no tiene el indicado plan de negocios; en el tema de la data histórica favor remitirse a la información que se encuentra en el sitio web del proceso.</p>

3	<p>Dentro de los requerimientos determinados por nuestro cliente, este ha insistido en los requerimientos ambientales y sociales, para lo cual necesita un pleno conocimiento y detalle de cuales serán los elementos de compensación social y ambiental que deben considerarse en el proyecto, ya que es necesario una adecuada valoración de los mismos, al ser elementos que no pueden dejarse de lado conforme las prácticas internacionales como las dispuestas por el IFC, y cuyas definiciones prácticamente son un estándar para el proceso de financiamiento.</p>	<p>La convocatoria es para la presentación de un proyecto GREENFIELD, en ese sentido hasta no disponer de los estudios y el trazado definitivo no es posible que se elabore el estudio de impacto ambiental; consecuentemente una vez que se encuentre definida la ingeniería del proyecto, el proponente debe desarrollar como parte de los estudios, los planes de manejo, entre éstos el plan de relaciones comunitarias en el que se contempla los aspectos sociales.</p>
4	<p>Si hay un cambio en el Decreto Ejecutivo 1190, ¿cómo se procedería con este proceso?</p>	<p>La norma no es retroactiva se aplicará la que se encuentre vigente en la etapa que corresponda.</p>
5	<p>¿Cuál es el alcance en el componente medioambiental y social que debe presentarse? (Es necesario un análisis medioambiental y social?)</p>	<p>Es necesario un análisis medioambiental y social.</p>
6	<p>¿Está previsto que por el tramo se instale alguna red de agua potable o alcantarillado sanitario? ¿Cómo se procedería en caso de requerirse?</p>	<p>Los estudios de pre factibilidad determinan un trazado, una vez que se efectúe el proceso de concurso público, se adjudique y firme el respectivo contrato, de ser necesario la entidad delegante coordinará con las empresas prestadoras de servicios públicos la reubicación de aquellos que resulten afectados por la ejecución del proyecto.</p>
7	<p>7. ¿Se requieren aceras?</p>	<p>El diseño del proyecto es de cuenta y riesgo del proponente privado; éste podrá considerar la construcción de aceras sobre la base de los estudios de pre factibilidad desarrollados</p>
8	<p>8. En la zona del parterre, ¿Este será virtual (solo pintado) o real? ¿en caso de ser real, deberá contemplarse tratamiento de vegetación, ornamentación u otro?</p>	<p>El oferente deberá determinar la sección típica del proyecto en función de la demanda y demás parámetros de diseño con base a las recomendaciones y criterios de la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras – 2003 y normas internacionales aplicables (AASHTO).</p>
9	<p>¿La expropiación que se requiera, ¿deberá ser hasta el pie de relleno o en la totalidad del derecho de vía?</p>	<p>La liberación de áreas requeridas por el proyecto, se definirán en base al trazado y a los sectores que atraviese el mismo, una vez se tenga los estudios definitivos; que son elaborados posteriores a la firma del contrato de gestión delegada. Se considera que se expropie la liberación del área que requiere el proyecto.</p>

10	<p>Por el monto del proyecto, es sustancial que el procedimiento de resolución de divergencias sea con arbitraje internacional. Se solicita que se establezca desde ahora como centros de arbitraje a Nueva York o Londres, y conforme lo establecido en el COPCI.</p>	<p>Respecto al procedimiento de resolución de controversias es preciso aclarar lo siguiente:</p> <p>1. El COPCI conforme su Art. 1 rige a “las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva”; en consecuencia, sus artículos innumerados referentes a los contratos de inversión y arbitraje respectivamente, cifen su ámbito de aplicación expresamente para dicha modalidad contractual, es decir, para los contratos de inversión respecto de los cuales, el Estado deberá pactar arbitraje nacional internacional de conformidad con la ley; al respecto resulta pertinente enunciar lo señalado por la Procuraduría General del Estado a través de Oficio N° 11633 de 18 de diciembre de 2020, al ser criterio vinculante:</p> <p>“(…) en los contratos de inversión que superen los diez millones de dólares de los Estados Unidos de América, de conformidad con el segundo artículo innumerado agregado a continuación del artículo 16 del COPCI, de pactar arbitraje, nacional o internacional, el Estado está obligado a estipular que el arbitraje se resuelva en derecho. En caso de negativa o renuncia del inversionista a pactar arbitraje, aquello deberá constar, expresamente, en el mismo contrato de inversión. (...)” (Énfasis agregado)</p> <p>Por lo expuesto, tanto la normativa como el criterio emitido por PGE es claro al señalar las particularidades del contrato de inversión; figura que no puede ser extensiva a las iniciativas público privadas y posterior contrato de delegación o concesión, en virtud del principio de legalidad y juridicidad que rigen la actuación de la Administración Pública, ya que esta solo puede efectuar lo expresamente señalada en la ley; y, la normativa imperante sobre la materia no prevé ni el sometimiento a arbitraje internacional ni dicha particularidad en razón del monto.</p> <p>2. Cabe mencionar que si bien el sistema arbitral se encuentra reconocido como un mecanismo de solución de conflictos en el Ecuador, su adopción debe cumplir los requisitos establecidos en la norma, sobre lo cual, Procuraduría General del Estado a través de Oficio N° 11633 de 18 de diciembre de 2020 señala expresamente que:</p> <p>“(…) de conformidad con los artículos 4 letra a) y 42 de la LAM, 11 de la LOPGE y 3 del ROFPGE, en el caso de que las entidades públicas opten por someterse al arbitraje, deberán requerir la autorización</p>
11	<p>La adscripción del Ecuador al CIADI, es sustancial para la mejora de inversiones. ¿Cómo se aplicaría esto al proyecto?</p>	<p>El respectivo análisis corresponde a la etapa de concurso público y en base a las características del adjudicatario.</p>
12	<p>¿Considerando que el MTOP está teniendo serias demoras en la contestación de las preguntas, ya siendo? meses desde el inicio del proceso, y restando 3 meses, solicitamos que el plazo de entrega de las iniciativas se postergue 90 días, toda vez que es imposible saber que respuestas se pueden disponer en el período siguiente, y lo más grave, si se contestan de última hora, sería imposible atender un cambio. De esta manera, se reemplaza el requerimiento realizado en documentación anterior por este</p>	<p>En el sitio web del proceso se encuentra un boletín de 28 de septiembre de 2021, mediante el cual se autorizó la ampliación del plazo en 30 días, para la recepción de las iniciativas privadas a partir del 23 de diciembre de 2021.</p>