

No	Solicitud	Aclaraciones
1	<p>En el sexto grupo de respuestas y aclaraciones, en la primera respuesta de la pregunta 1, no se establece claramente si es necesario o no conectarse con la vía que se dirige hacia el PAN. Se solicita una definición total a este punto.</p>	<p>El proyecto de referencia no contempla la conexión con el PAN.</p>
2	<p>En el mismo grupo de respuestas y aclaraciones, se ha indicado que las variables del proceso se basarán en el menor aporte del Estado, más se ha indicado que este procedimiento genera serios inconvenientes, más que todo porque hasta la fecha se desconocen las condiciones de riesgo que serán asumidos por el inversor, entre otros puntos que ya hemos notificado oportunamente</p>	<p>Según el procedimiento de convocatoria, las variables del proceso o requisitos de elegibilidad son:  Experiencia en proyectos de construcción y mantenimiento vial 40%  Experiencia en proyectos de delegación 40%  Menor aporte estatal requerido 20%</p>
3	<p>En el paquete séptimo de preguntas y respuestas, la respuesta a la primer pregunta, no clarifica el requerimiento hecho. Se solicita que se confirme si todos o solo uno de los miembros del consorcio puede acreditar la experiencia. Nuevamente se destaca que no es razonable que esta etapa no debería solicitarse experiencia empresarial, sino únicamente la mejor condición de proyecto. Estos criterios se extienden a la segunda pregunta.</p>	<p>Con el objeto de aclarar la consulta realizada se indica que la experiencia puede ser acreditada a través de los socios del consorcio.</p>

4 En relación a la novena emisión de aclaraciones y respuestas a inquietudes, la respuesta a la primera pregunta ratifica nuestra posición que en esta etapa no se debe considerar ningún parámetro de experiencia, solvencia, y por el contrario, los parámetros definidos en los artículos 46 y 47 del Reglamento. De esta manera, se solicita que se eliminen los parámetros indicados que son inoficiosos para esta etapa del proceso. Insistimos en la falta de contestación a las preguntas realizadas en 4 oficios remitidos al MTOP.

Se procedió a la revisión y es preciso indicar que la primera pregunta de la novena emisión hace referencia a la fecha considerada para la presentación de Iniciativas Privadas.

Se solicita que se indique en que parte del Decreto Ejecutivo 1190, se autoriza la realización de etapas de preselección de proponentes. Esto sería una arrogación que no puede realizarla el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esto, en relación al primer acápite de la respuesta 2 de la 9na.

Aclaración

En virtud del orden jerárquico de aplicación de normas dispuesto en el Art. 425 de la Constitución, los Decretos y Reglamentos son inferiores a las Leyes Orgánicas y Ordinarias, en este contexto, acorde al Art. 130 del Código Orgánico Administrativo “Las máximas autoridades administrativas tienen competencia normativa de carácter administrativo únicamente para regular los asuntos internos del órgano a su cargo, salvo los casos en los que la ley prevea esta competencia para la máxima autoridad legislativa de una administración pública”, por tanto, al no existir regulación alguna dentro del ordenamiento jurídico nacional respecto a las etapas de preselección, la Máxima Autoridad de esta Cartera de Estado en base a su competencia normativa puede regular dichos aspectos, ya que son específicos para procesos inherentes y específicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, los cuales, deben observar los principios específicos para la actuación de la Administración Pública a fin de resguardar la seguridad jurídica tanto de terceros como institucional.

Al momento de ser incorporado el proyecto a la Cartera de APP, es necesario que se certifique si eso significa que al momento de ejecución, y en caso de ser necesarios los aportes, estos ya se podrán registrar en los planes plurianuales, tal que no se tengan los problemas actuales que no es posible garantizar los pagos de por disponibilidad como es el caso del Proyecto Rio Siete Huaquillas.

Artículo 7 del Decreto Ejecutivo 1190:

*"(a) En la etapa de planificación y selección de proyectos de APP, dictaminar sobre la conveniencia de incluir el proyecto en el Programa de Proyectos APP y/o los instrumentos de planificación material y financiera públicos; y, para este propósito, evaluar los estudios de pre factibilidad y conveniencia de la modalidad de gestión de los proyectos preparados por la entidad delegante.*

*(b) En la etapa de estructuración del proyecto de APP y antes de la convocatoria a concurso, emitirá el informe sobre la viabilidad económica-financiera de los proyectos de APP y la asignación de riesgos.*

*(c) Emitir el certificado de compromiso fiscal respecto de las obligaciones firmes derivadas de la ejecución de un contrato de gestión delegada"*

Complementariamente el artículo 51 del referido Decreto en el segundo inciso señala:

*"Para la inclusión de un proyecto específico en el Programa de Proyectos APP, la entidad delegante habrá concluido los estudios de pre factibilidad y la evaluación de conveniencia del uso de la modalidad de APP; y, la Unidad de Sostenibilidad y Riesgos Fiscales habrá emitido su dictamen favorable para su inclusión, atendiendo el impacto y sostenibilidad fiscal y los riesgos derivados del proyecto, en el corto, mediano y largo plazo."*

*"El certificado de compromiso fiscal es un instrumento que afecta el Registro de Compromisos APP, instrumento de planificación en el sistema nacional de las finanzas públicas,*

7	<p>Dentro de todas las aclaraciones y respuestas generadas, se ha insistido que el proponente deberá establecer el esquema tarifario. Se solicita que se indique cual es la política nacional de peajes a la cual se deberá ajustar el proyecto. ¿Qué paso en caso de que no se pueda cobrar la tarifa planteada? ¿Qué resultados ciertos ha demostrado el MTOP en otros proyectos respecto a la política de esquemas tarifarios?</p>	<p>La sección IV Tasas y tarifas de peaje del Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, establece los criterios y lineamientos para la fijación de tasas y tarifas de peaje en la red vial nacional.</p> <p>En el caso de que no se pueda cobrar la tarifa planteada se procederá de conformidad a la matriz de riesgos del proyecto.</p>
8	<p>¿El riesgo sísmico será a cargo del proponente, tal como es en países como Chile, con incidencias sísmicas altas, tal como es en el Ecuador?</p>	<p>El riesgo sísmico es un evento de la naturaleza, deberá ser considerado para su evaluación en la matriz de riesgos.</p>