

No	Solicitud	Aclaraciones
1	<p>En la respuesta a la pregunta No. 12 del acta VSG_MTOP_preguntas Respuestas_XI, se indican los lineamientos mínimos generales para los estudios de pre factibilidad; sin embargo, es importante se aclare el alcance técnico detallado de cada uno de los productos entregables.</p>	<p>En razón de que no existen guías que regulen el Decreto Ejecutivo 1190, a continuación de manera referencial se determina el alcance de los estudios de pre factibilidad, que se encuentran en la publicación XI y se encuentra en el sitio web del proceso:</p> <p>Estudios de pre factibilidad técnica: trazado geométrico, ubicación general del proyecto, diseño geométrico, criterios de diseño, sección típica adoptada, pavimentos, drenaje, señalización, iluminación, reubicación de servicios afectados, tráfico y proyecciones, geología y geotecnia, seguridad vial, ambiental, estaciones de peaje, expropiaciones, plan de mantenimiento vial, operación y administración, planos, etc.</p> <p>Estudios de pre factibilidad legal: normativa aplicable a proyectos de delegación</p> <p>Estudios de pre factibilidad financiera: sostenibilidad e índices financieros Plan económico - financiero: evaluación económica, montos de inversión: CAPEX y OPEX, seguros y garantías, fuentes de financiamiento, ingresos, análisis financiero del proyecto, análisis costo/ beneficio</p>
2	<p>En la respuesta a la pregunta No. 7 del acta VSG_MTOP_preguntas Respuestas_XI, se indica que el proponente podrá considerar la implementación de puentes peatonales en las áreas consolidadas que atraviesa el proyecto; es necesario que, se defina los sitios y la cantidad de puentes peatonales a ser incorporados al proyecto con la finalidad de que todos los oferentes puedan definir su propuesta bajo un mismo alcance de obras.</p>	<p>Sobre la base de los estudios desarrollados por el proponente, se definirá la necesidad de incorporar este tipo de infraestructuras, lo cual deberá constar en su presupuesto</p>
3	<p>Con base a la respuesta dada a la pregunta 7 del acta VSG_MTOP_Preguntas Respuestas_XI donde se indica "...En función del trazado propuesto se debe contemplar las soluciones viales correspondientes, en coordinación con el Municipio de Guayaquil...", y debido a que, el proyecto puede tener grandes variaciones económicas ligadas directamente con el planteamiento de la tipología de las soluciones para las intersecciones en el sector urbano, se solicita, se confirme por parte de la Municipalidad de Guayaquil si existe planificación urbana, lineamientos o restricciones para las estructuras a ser ubicadas en las intersecciones urbanas con el proyecto?.</p>	<p>Los lineamientos solicitados se encuentran dentro del Plan de Uso y Gestión del Suelo del Cantón Guayaquil 2020 - 2032. Con respecto a las restricciones para las estructuras indicadas, se debe considerar los lineamientos de la Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil referente a dimensiones mínimas de gálibo e implantación de cimentaciones. Cabe mencionar que, para implementar proyectos en la ciudad, se requiere coordinación y factibilidad por parte de las Direcciones Municipales y Entidades Públicas correspondientes.</p>

4	<p>En caso de que el alcance del proyecto contemple el diseño de las soluciones viales con las intersecciones urbanas. ¿Se debe incluir el estudio de tráfico de dichas intersecciones?</p>	<p>El estudio de tráfico debe cubrir el alcance total de la propuesta, incluida las intersecciones que el proponente incluya en su propuesta.</p>
5	<p>Según la "NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION - NFPA 502" Standard for Road Tunnels, Bridges, and other Limited Access Highways en puentes mayores a 300 m se deben colocar sistemas contraincendios, y en puentes mayores a 3.2 km se plantean lineamientos adicionales para la seguridad tanto de la estructura como de los usuarios, ¿estos criterios deben ser considerados?</p>	<p>El proponente privado podrá considerar en su diseño la instalación de un sistema contraincendios; que debería estar acompañado del respectivo mantenimiento rutinario y periódico; éste último en base a la vida útil de conformidad al sistema contra incendios que se incorpore; los costos de mantenimiento deben formar parte del OPEX y este debe estar a cargo del concesionario</p>
6	<p>En el estudio de gálibo, manga y eje de navegación por la construcción del viaducto Sur de Guayaquil (Quinto Puente), página 3 se indica que: "...La Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos, en el marco de sus obligaciones y responsabilidades como Autoridad Marítima Nacional, vela por la seguridad a riesgos, a navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar, conforme a lo establecido en el Decreto Ejecutivo Nro. 723 del 09 de julio de 2015, publicado en el Registro Oficial Nro. 561 del 07 de agosto de 2015, en sus artículos Nro. 3.5.1, y Nro. 3.6.5, que textualmente indican: Nro. 3.5.1: "Precautelar la seguridad de la navegación y seguridad marítima." Nro. 3.6.5: "Precautelar la eficiencia de la señalización marítima y fluvial, así como también de las ayudas a la navegación..." y en la página 32 literal g) se menciona "...La información disponible sobre el proyecto Viaducto Sur, limita realizar un análisis completo de las posibles afectaciones que puede tener el mencionado proyecto en la seguridad a la navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar...". Por lo cual se solicita se indique si es necesario realizar un estudio específico de seguridad a la navegación. De ser afirmativa la respuesta, aclarar de quién será la responsabilidad tanto de la elaboración del estudio como de la aprobación e implementación del mismo.</p>	<p>En el caso de ser necesario un estudio específico, le corresponde a la entidad competente su ejecución e implementación.</p>
7	<p>Confirmar si el estudio de señalización debe considerar además la señalización para las zonas navegables tanto en el Río Guayas como en el Estero Cobina.</p>	<p>La propuesta de señalización marítima se encuentra establecida de acuerdo con las recomendaciones de la IALA, lo cual contribuye con la seguridad a la navegación de las embarcaciones que transiten por el área en condiciones diurnas y nocturnas, en este sentido los estudios de señalización deben considerarse tanto para el Río Guayas como para el estero Cobina; los estudios debe realizar el gestor delegado en coordinación con el Instituto Geográfico de la Armada y su aprobación sería a cargo de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos DIRNEA.</p>

8	<p>Con base a la respuesta dada a la pregunta 10 del acta VSG_MTOP_Preguntas Respuestas_XIII donde se indica "...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...", se solicita que se confirme si los GAD dentro de sus ordenanzas contemplan la implementación de ciclovías, o a su vez que el MTOP confirme si para el proyecto es una necesidad la colocación de ciclovía.</p>	<p>Lo solicitado se encuentra dentro de la Gaceta Municipal Ordenanza que regula el uso de la bicicleta y vehículos de micro movilidad en la ciudad de Guayaquil, publicado en la gaceta municipal N°18 del 1 de junio del 2020.</p>
9	<p>Tomando en cuenta que la implementación de infraestructura soterrada en el proyecto, puede representar un cambio importante en el modelo financiero, es necesario que el MTOP confirme la necesidad de incorporar sistemas soterrados.</p>	<p>En función de los requerimientos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, el proponente podrá incorporar en el presupuesto de obra, el rubro de soterramiento, bajo su análisis de costo/beneficio.</p>
10	<p>En situaciones de emergencia o especiales de seguridad nacional, El equipo o maquinaria de la Base de Taura que requiera cruzar o utilizar tramos del proyecto, ¿necesitan condiciones especiales para la circulación?, o en su defecto, confirmar el gálibo mínimo horizontal y vertical requerido, así como las cargas extraordinarias para el diseño de las estructuras.</p>	<p>Se aclara que la información técnica provista por el MTOP, relacionada con el puente sobre el Estero Cobina se refiere a la implantación total de la infraestructura (accesos y puente).</p> <p>Para mayor información respecto a la propuesta de implantación de los puentes: Cobina, Bulu Bulu y Mojahuevo, el MTOP ha puesto a consideración el estudio 2009 con el carácter de referencial y orientativo para que los proponentes puedan contar con insumos para su estructuración, considerando los lineamientos de la entidad competente (DIRNEA)</p>
11	<p>En relación al Puente sobre el Estero Cobina ¿existe algún requerimiento de gálibo horizontal libre para el o los claros centrales?, de ser afirmativa la respuesta, ¿cuántos claros centrales deben ser implantados? ¿cuál sería la ubicación referencial para la implantación de los claros centrales?</p>	<p>Se aclara que la información técnica provista por el MTOP, relacionada con el puente sobre el Estero Cobina se refiere a la implantación total de la infraestructura (accesos y puente).</p> <p>Para mayor información respecto a la propuesta de implantación de los puentes: Cobina, Bulu Bulu y Mojahuevo, el MTOP ha puesto a consideración el estudio 2009 con el carácter de referencial y orientativo para que los proponentes puedan contar con insumos para su estructuración, considerando los lineamientos de la entidad competente (DIRNEA)</p>
12	<p>En el estudio de gálibo, manga y eje de navegación por la construcción del viaducto Sur de Guayaquil (Quinto Puente), páginas 30 y 31, se indica que el gálibo necesario para la navegación de la Lancha Guardacostas 5009 es de 18.16m y Lancha misilera clase Quito es de 19.14m, por lo expuesto, confirmar el gálibo vertical que debe tener el Puente Cobina en sus claros centrales.</p>	<p>Para habilitar la vía de navegación en el sector de las esclusas, el gálibo vertical que debería tener el Puente sobre el Estero Cobina es de 19.14 metros medidos desde el promedio de las pleamares de sicigia.</p>

13	En relación al Puente sobre el Río Guayas, en el estudio de gálibo, manga y eje de navegación por la construcción del viaducto Sur de Guayaquil (Quinto Puente), página 18 se indica que: "La anchura necesaria para una navegación segura, en base al buque de diseño y calculada por el método determinístico para un tramo recto en el Río Guayas es de 142,20 m", en función de esto, por favor confirmar cuántos claros centrales como mínimo debe tener el Puente sobre el Río Guayas.	En base al diseño del proyecto presentado, la distancia existente entre los pilotes propuestos para el puente del Viaducto Sur, incluyendo el tamaño de las bases de los pilotes, es de 356 m, la cual es superior a los 142.20 m que corresponden al ancho del canal necesario para una navegación segura para un tramo recto en el área analizada del Río Guayas, por lo tanto, se necesitaría 01 claro central.
14	En el estudio del Puente sobre el Río Guayas de gálibo, manga y eje de navegación por la construcción del viaducto Sur de Guayaquil (Quinto Puente), páginas 29, y 32 se indica que, el gálibo necesario para la navegación del Buque Escuela Guayas es de 43.99m y para el Buque Escuela Unión de 56.17m, por lo cual el gálibo vertical de 55m planteado en el documento de perfil de proyecto sería insuficiente para el paso de dicha embarcación y similares. Se solicita se confirme el gálibo mínimo que debe tener el puente en sus claros centrales.	Para el paso del Buque Escuela Guayas, los buques pesqueros y graneleros que transitan por el área, se debería mantener el gálibo aéreo de diseño, el cual corresponde a 55 metros medidos desde el promedio de las pleamares de sicigia
15	El gálibo horizontal para apoyos laterales del Puente sobre el Río Guayas se indica que debe ser de 100 metros. Confirmar ¿hasta qué zona de implantación se considerarían apoyos laterales? ¿Fuera de la zona delimitada como de apoyos laterales este gálibo horizontal puede disminuir su longitud?	Hasta la zona que abarque la vía de navegación, esto corresponde al eje central comprendido entre las pilonas T2 y T3 del puente sobre el Río Guayas.
16	¿Para el Puente sobre el Río Guayas, el gálibo vertical de *55m planteado en el documento de perfil de proyecto o rectificado, debe mantenerse en todos los claros centrales?	Debe mantenerse en el claro que corresponde a la vía de navegación, esto corresponde al eje central comprendido entre las pilonas T2 y T3 del puente sobre el Río Guayas
17	¿Para el Puente sobre el Río Guayas, el gálibo vertical de *55m debe ser medido en el centro del claro? De ser afirmativa la respuesta, confirmar en qué distancia horizontal se debe mantener este gálibo.	Debe medirse en el claro que corresponde a la vía de navegación, esto corresponde al eje central comprendido entre las pilonas T2 y T3 del puente sobre el Río Guayas.
18	¿Durante el proceso constructivo del Puente sobre el Río Guayas, tanto en los claros centrales se puede utilizar apoyos intermedios provisionales y bajo qué condición?	El requerimiento de apoyos provisionales en los claros centrales está en función de la tipología del puente a ser planteada en cada propuesta, para lo que cada proponente debe realizar un análisis técnico – económico; solución técnica vs análisis económico. En referencia a la condición en el proceso constructivo es necesario que se mantenga libre la vía de navegación, correspondiente al eje central comprendido entre las pilonas T2 y T3 del puente sobre el Río Guayas.

19	<p>¿Con relación a las expropiaciones el MTOP definirá un ancho de derecho de vía especial para este proyecto? Porque el ancho típico no alcanzara para la implantación de la vía, Toda vez que, por ejemplo, por la altura de terraplenes sobre zonas de camaroneras será necesario dejar un ancho adicional de protección a fin de que en el tiempo no desestabilice la obra vial y además considerando que en el estudio referencial recomiendan por seguridad colocar taludes de relleno 6:1.</p>	<p>El Acuerdo de aprobación del proyecto determinará el derecho de vía de éste en el que se considerará las laterales de corte, relleno y la distancia que por seguridad deba formar parte de la franja de reserva; cabe indicar que esta franja se determinará una vez se tenga los diseños definitivos del proyecto.</p>
20	<p>De acuerdo a la respuesta de la pregunta 4 del acta VSG_MTOP_Preguntas-y-Respuestas-Viaducto-Publicación-V donde se indica "...las características de los tramos viales y puentes son referenciales debido a que esta Cartera de Estado no cuenta con información propia de demanda más que la provista por el GAD Guayaquil que tiene el carácter de referencial. 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)..."; considerando que la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras – 2003 está referida a vías rurales. ¿Cuál es la normativa de referencia de diseño en las zonas urbanas?</p>	<p>Al ser un proyecto a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la normativa de referencia, es la Norma de Diseño Geométrico de Carreteras – 2003 y normas internacionales aplicables (AASHTO).</p>
21	<p>Confirmar. ¿Si en las áreas urbanas, los GAD correspondientes tiene zonas liberadas actualmente para la implantación del proyecto?; que ancho útil puede ser utilizado?; considerando que, si no existen zonas liberadas para la implantación del proyecto dentro de la zona urbana, se pueden generar grandes afectaciones con expropiaciones lo que conlleva a problemas sociales</p>	<p>No se cuentan con áreas liberadas, cabe indicar que de conformidad al procedimiento correspondiente la liberación de áreas se debe realizar una vez se cuente con los diseños definitivos del proyecto, y la determinación del derecho de vía, que sirven de base para el anuncio del proyecto, acto administrativo con el que se da inicio al proceso de expropiación y pago de indemnizaciones.</p>
22	<p>El perfil del proyecto recomienda 100 m de galibo horizontal entre apoyos laterales. ¿la recomendación se refiere únicamente a los vanos adyacentes al vano principal o es una recomendación para todos los vanos ubicados dentro del cauce del río Guayas?</p>	<p>La información técnica del proyecto proporcionada por el MTOP que recomienda en 100 m de gálibo horizontal, es para los vanos adyacentes, sin embargo, se debe aclarar que la información técnica proporcionada es referencial, y corresponde a cada proponente considerar los vanos que técnicamente les permita cubrir con los requerimientos estructurales de la propuesta que desarrollen.</p>
23	<p>¿Los costos relacionados a la señalización marítima para el funcionamiento seguro de los canales de navegación en el Río Guayas y Estero Cobina en las zonas de intersección con las estructuras, tanto en el proceso constructivo como en la vida útil de las mismas, serán asumidos por el concesionario o por la entidad a cargo de ese tipo de operaciones?</p>	<p>Al estar previsto que el proyecto se ejecute por delegación al privado, la inversión por implementación y mantenimiento serán a cuenta del privado.</p>

24	Cualquier tipología de estructura que se plantee para la construcción de los puentes Sur y Estero Cobina, necesita cierres temporales de los canales de navegación respectivos. ¿Puede el MTOP enlistar las instituciones involucradas en las autorizaciones para estos cierres e indicar si han realizado acercamientos con este propósito en los procesos anteriores?	En el momento correspondiente, esto es una vez suscrito el contrato de gestión delegada, y en base a una programación de obras el MTOP coordinará con las entidades correspondientes, entre ellas, Autoridad Portuaria de Guayaquil, Armada del Ecuador, y con la Asociación de Terminales Portuarios Privados Del Ecuador (ASOTEC) entre otros.
25	Uno de los componentes más importantes del proyecto es la estructura del puente sobre el río Guayas, en el perfil presentado para el proyecto las características referenciales son muy generales, se restringen únicamente a la recomendación de gálibos mínimos, mientras que en los otros tramos si plantean secciones típicas. Dada la importancia de la sección transversal en el presupuesto, ¿puede la Institución plantear una sección transversal mínima que incluya dimensiones de veredas, espaldones, parterre, carriles, protecciones, etc.?	Se aclara que las características de los tramos viales y puentes proporcionados son referenciales. 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).
26	En los diferentes procesos que el MTOP ha llevado a cabo para la construcción del proyecto “Viaducto Sur”, la única información técnica que acompaña a los mismos, es el estudio contratado por la institución en el año 2009 desarrollado por las consultoras NYLIC y SISMICA. Dentro de los documentos del estudio no se encuentra ningún documento o informe referente a la navegabilidad en el Río Guayas y Estero Cobina, que definan parámetros técnicos relacionados a los gálibos mínimos que deben cumplir las estructuras. ¿Cuenta la institución con algún documento o informe oficial que justifique los gálibos planteados en el perfil del proyecto?	Esta Cartera de Estado a través del sitio web del proceso: https://www.obraspublicas.gob.ec/presentacion-de-iniciativas-privadas-para-el-proyecto-viaducto-sur-de-guayaquil/ , ha puesto en conocimiento de los interesados información referencial del proyecto, entre las que se encuentra: Estudios Referenciales 2009 – MTOP Estudio de tráfico referencial Viaducto Sur de Guayaquil (proporcionado por el Municipio de Guayaquil) Batimetría Rio Guayas Tipo de embarcaciones que ingresan al Rio Guayas: contiene Documento 1-2019; Documento 2-2020 y Documento 3-2021 Estudio de navegabilidad: estudio de gálibo, manga y eje de navegación. Informe Técnico de señalización marítima en el Rio Guayas por la construcción del Viaducto Sur de Guayaquil. En el referido sitio, además, se encuentran 18 archivos de preguntas, respuestas y aclaraciones.
27	Entendemos que el MTOP a través de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, es la entidad que regula la operación de los buques nacionales e internacionales que transitan en el río Guayas y estero Cobina, sin embargo, en el perfil presentado para el proyecto no hay mención de ningún aspecto relacionado a la navegabilidad. Por ende solicitamos que en el perfil del proyecto la institución entregue toda la información trascendental que influya o condicione los aspectos geométricos para el planteamiento de las estructuras.	Favor remitirse al Informe de Navegabilidad, estudio de gálibo, manga y eje de navegación, emitido por la autoridad competente (INOCAR) y que se encuentra en el sitio web del proceso.

28	<p>Para los servicios de "Asistencia Médica" y "Asistencia Vial" ¿cuáles son las características y capacidades de los vehículos que prestarán los servicios? Todo esto con el fin de establecer los montos de inversión en equipamiento y personal operativo necesario.</p>	<p>El servicio de asistencia vial se atenderá con unidades móviles: carros grúas con un conductor mecánico y el equipo adecuado, para remover los vehículos accidentados, abandonados que no estén en condiciones de movilizarse.</p> <p>Estos vehículos deben ser dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación, equipos de apoyo como extintores de incendio entre otros; el oferente deberá definir en su propuesta la capacidad de los vehículos que prestarán los servicios.</p> <p>El servicio de asistencia médica se prestará con el equipo adecuado y el personal especializado, el equipo lo conforman ambulancias adquiridas para el proyecto y que dispongan de accesorios para seguridad y para prestar una atención adecuada ante incidentes que se presenten.</p>
29	<p>¿Los servicios "facultativos" cuáles son?</p>	<p>Los servicios facultativos son aquellos servicios adicionales en beneficio de los usuarios, útiles y necesarios, que la Sociedad Gestora puede prestar con autorización previa de la Entidad Delegante, y que dichos servicios generarán ingresos a favor de la sociedad concesionaria, los mismos que deberán ser incluidos como parte del modelo económico financiero del proyecto, entre éstos se podría considerar la explotación de publicidad.</p>
30	<p>¿Que ITS se deben considerar?</p>	<p>El proponente podrá incluir en su estudio de pre factibilidad la incorporación de este tipo de sistemas.</p>
31	<p>¿Los peajes son de cobro manual y electrónico con barrera?</p>	<p>En la actualidad las carreteras de la Red Vial Estatal que se administran por delegación a la empresa privada, tienen en las estaciones de peaje habilitados los dos sistemas de cobro: manual y electrónico, con un dispositivo tag para el control y operación; por lo que la propuesta podría considerar las opciones indicadas, en base a un estudio sustentado realizado por el proponente privado que justifique la implementación.</p>
32	<p>¿Se tiene definido incorporar en el tiempo peajes de flujo libre (MLFF)? ¿Si es afirmativo en cuantos años se lo tienen determinado?</p>	<p>A criterio del proponente su implementación y justificación en base al respectivo estudio</p>
33	<p>¿Se debe considerar dentro del proyecto control de pesos del tráfico con carga?</p>	<p>Con el objetivo de evitar el deterioro prematuro de la estructura de pavimento, y las reinversiones permanentes por mantenimiento periódico; la unidad técnica del MTOP responsable del control de pesos y dimensiones está desarrollando un proyecto de control de peso y dimensiones en la Red Vial Estatal.</p>

34	<p>En la fase de mantenimiento, el sistema de iluminación que se indica en los documentos entregados, se especifica:</p> <p>“La empresa eléctrica pública de Guayaquil será la encargada del mantenimiento de las instalaciones que se describen en este proyecto, siempre y cuando los elementos a mantener o remplazar sean los de su normal uso en el resto de su área de concesión. Específicamente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas proveerá los materiales y equipos siguientes, la obra de mano si será por su cuenta.</p> <p>Luminarias a 480V para el puente. Postes de acero inoxidable. Transformador tipo Pad Mounted de 480V en el secundario. “</p> <p>Bajo este contexto especificar si es vigente este requisito, y, que cantidad anual debe preverse para el cumplimiento de este acuerdo.</p>	<p>Forma parte de los estudios a cargo del proponente el estudio de iluminación. Cabe aclarar que el MTOP no tiene previsto la provisión de material alguno, en ninguna de las etapas del proyecto</p>
35	<p>Las auscultaciones para medir los indicadores de calidad, bajo que periodicidad se las realizaría.</p>	<p>Se definirá en la matriz de indicadores de estado o calidad en la que se fijarán umbrales y periodicidad de medida, tiempos de respuesta, medición de cumplimiento, entre otros. Cabe indicar que la matriz indicada será parte de los documentos de concurso público.</p>
36	<p>Quien ejecutará las auscultaciones en la fase de mantenimiento, y cuál es la forma de pago o reconocimiento de esos gastos.</p>	<p>En la etapa de operación del proyecto se realiza la supervisión y verificación de niveles de servicio, y los gastos que se incurran para su verificación deben formar parte del OPEX del proyecto.</p>
37	<p>En la documentación remitida se establece curvas de deterioro, pero no se indica el plan de gestión de pavimento, se solicita se remita las intervenciones que están consideradas en el mismo.</p>	<p>La información proporcionada por el MTOP es referencial, corresponde a cada proponente desarrollar y presentar los respectivos planes de mantenimiento en los estudios desarrollados.</p>
38	<p>Bajo que parámetros se deben registrar los montos para el mantenimiento rutinario.</p>	<p>Sobre la base de sus estudios, el proponente debe desarrollar los planes de mantenimiento periódico y rutinario.</p>
39	<p>Bajo que parámetros se deben registrar los montos para el mantenimiento periódico.</p>	<p>Sobre la base de sus estudios el proponente debe desarrollar los planes de mantenimiento periódico y rutinario.</p>
40	<p>Cuáles son las consideraciones de multa en la fase de mantenimiento que prevé el Contratante</p>	<p>Para la etapa de concurso público se desarrollará la matriz de indicadores de estado o calidad, en ésta se establecen los umbrales de medida para multas en aquellos casos que no apliquen los correctivos en el tiempo de respuesta determinados. Adicionalmente el contrato de gestión delegada debe contener un capítulo de multas a causa de incumplimientos contractuales.</p>

41	<p>Cuáles son las consideraciones de plazo para la remediación de algún aspecto de la vía previo a la aplicación de multas en la fase de mantenimiento que prevé el Contratante.</p>	<p>Se determinará en la matriz de indicadores de estado y calidad del servicio,</p>
42	<p>Cuál es el presupuesto referencial para la fase de mantenimiento, que considera el Contratante.</p>	<p>Se aclara que esta Cartera de Estado no cuenta con información actualizada, en razón de que los estudios referenciales del MTOP son del año 2009 y los estudios de demanda que tiene el carácter de referencial fueron provistos por el GAD Guayaquil.</p>
43	<p>Los costos de informes y requerimientos ambientales en la fase de mantenimiento deberán ser considerado como parte del OPEX.</p>	<p>Si.</p>
44	<p>Se debe considerar algún tipo de compensación social en la fase de mantenimiento, y, si es así, bajo que contexto o alcance se debe hacerlo</p>	<p>La convocatoria es para la presentación de iniciativas privadas para 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>
45	<p>Para la acreditación de la experiencia en proyectos de construcción, mantenimiento vial y delegación, de acuerdo al numeral 3.2, se acreditará la misma a través de Actas de Entrega Recepción provisional o definitiva. Se solicita confirmar si se aceptará la entrega de Certificados emitidos por la Autoridad Competente relacionados a los procesos antes mencionados.</p>	<p>De conformidad al título Acreditación del Numeral 3.2 del Procedimiento de Convocatoria, para la acreditación de la experiencia el proponente deberá presentar Actas de Entrega Recepción provisional o definitiva de los contratos, o sus equivalentes que acrediten la experiencia requerida.</p>
46	<p>El Decreto Ejecutivo 1190, artículo 21.- Declaración de Interés Público, manifiesta: "(...) de acuerdo con la Guía Técnica que emita el Comité APP para el efecto, las entidades delegantes determinaran el interés público del proyecto en un plazo máximo de 6 meses, conforme al artículo 22 del Decreto Ejecutivo 1190; contados a partir de la presentación de todos los documentos mínimos que determine el comité interinstitucional. (...)". Se solicita confirmar si el procedimiento de convocatoria para presentación de iniciativas privadas para el proyecto "Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y Mantenimiento del Viaducto Sur de Guayaquil, ubicado en la Provincia Del Guayas" se encuentra bajo los términos de la Guía Técnica o si sus lineamientos fueron aprobados por el Comité Interinstitucional de APP.</p>	<p>Una vez presentadas las Iniciativas Privadas, en un término de 30 días posteriores a la recepción, se notificará a los proponentes sobre los resultados de la evaluación, y el proponente preseleccionado con el mayor puntaje, continuará con el proceso previsto en el Decreto Ejecutivo 1190.</p> <p>En el caso de que el proponente privado no resulte adjudicado; en el pliego de bases se determinará el monto que el adjudicatario deberá reembolsar a favor del proponente privado, por los estudios de prefactibilidad desarrollados, en base al artículo 27 del referido Decreto.</p>

47	<p>Considerando el numeral 2.1.- Forma de presentar la documentación, donde se requiere la presentación de varios documentos, entre ellos la Carta de Presentación, se solicita aclarar el contenido de la misma.</p>	<p>La Carta de Presentación forma parte de los Formulario remitidos al correo registrado por su empresa; (FORMATO I)</p> <p>(Determinar si es persona natural, jurídica, consorcio o asociación y detallar su carta de presentación en formato de la empresa participante).</p>
48	<p>Se solicita modificar la fórmula de cálculo del Índice de Endeudamiento por la siguiente:</p> <p>Índice de Endeudamiento= (Pasivo Total) / (Patrimonio Neto)</p> <p>Considerando que dicho Índice, determinado en el Formulario IV, numeral 2, literal (v), no se apega a los estándares teóricos y técnicos que exige la materia.</p>	<p>La fórmula sugerida tiene un sustento teórico y busca identificar el remanente de las obligaciones que la Entidad Privada posee con respecto al Patrimonio. Por lo tanto, no se acoge la solicitud.</p>
49	<p>Se solicita eliminar el requisito de presentación de una Carta de Intención de Financiamiento puesto que constituye una propuesta preliminar a nivel de prefactibilidad. Las entidades internacionales y locales requieren información de proyectos que cuenten con premisas definidas por parte de la Entidad Delegante, como: tarifa, plazo contractual, matriz de asignación de riesgos, alcance técnico de la inversión a ejecutar, entre los principales. Con esta información, los posibles financistas otorgan condiciones financieras referenciales que son utilizadas en los proyectos.</p>	<p>Para la carta de intención de financiamiento, esta Cartera de Estado no solicita una carta definitiva o de pre aprobación de alguna línea de crédito; lo que se solicita es una carta de intención en la que un financista pueda expresar que en el caso de ser viable el proyecto desee apalancarlo.</p>
50	<p>En el Procedimiento de Convocatoria para la presentación de Iniciativas Privadas para el Proyecto: “Diseño, Financiamiento, Construcción, Operación y Mantenimiento del Viaducto Sur de Guayaquil, ubicado en la Provincia del Guayas”, en los numerales 3.2, 3.3, 3.4, y 3.5, se solicitan los siguientes Requisitos de Elegibilidad los cuales están sujetos a calificación como se manifiesta en el numeral 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Experiencia en Proyectos de Construcción y Mantenimiento Vial b. Experiencia en Proyectos de Delegación c. Situación Financiera d. Carta de Intención de Financiamiento <p>Solicitamos aclarar lo siguiente: Considerando que los Requisitos de Elegibilidad son parte de un proceso de selección de un Concurso Público, y este proceso claramente no lo es, ¿cuál es la pertinencia de requerir los mismos?</p>	<p>Los requisitos de elegibilidad garantizan a la entidad delegante que los interesados, estén en capacidad técnica, económica – financiera y legal de ejecutar el proyecto en caso de ser preseleccionado, y de continuar en el proceso para la adjudicación del mismo.</p> <p>Adicionalmente es necesario calificar la experiencia en construcción, mantenimiento y en gestión en proyectos delegados al privado para garantizar el cumplimiento del objeto contractual considerando los plazos y los riesgos que estos contratos mantienen durante su vigencia.</p>

51	<p>En los parámetros de calificación enunciados en la Calificación de Requisitos de Elegibilidad, página 9, se le otorga un valor de 80% a la experiencia en proyectos de construcción, mantenimiento y delegación, cuando estos ya son factores de elegibilidad que fueron evaluados bajo la metodología “cumple/no cumple” previamente. Se solicita modificar los requisitos de calificación bajo los parámetros establecidos en el artículo 21 del Decreto Ejecutivo 1190 que establece claramente que los mismos deben estar definidos en la Guía Técnica emitida por el Comité Interinstitucional de APP.</p>	<p>Conforme a la ponderación determinada en el Procedimiento de Convocatoria, los factores sujetos a calificar son:</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Experiencia en proyectos de construcción y mantenimiento vial</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>2. Experiencia en proyectos de delegación</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>3.- Menor aporte estatal</td> <td>20%</td> </tr> </table> <p>El proponente, según su estudio de pre factibilidad determinará la solución para el desarrollo del proyecto en términos: técnicos, financieros, económicos, sociales y ambientales.</p>	1. Experiencia en proyectos de construcción y mantenimiento vial	40%	2. Experiencia en proyectos de delegación	40%	3.- Menor aporte estatal	20%
1. Experiencia en proyectos de construcción y mantenimiento vial	40%							
2. Experiencia en proyectos de delegación	40%							
3.- Menor aporte estatal	20%							
52	<p>Se otorga un valor de 20% al proponente que presente el menor aporte estatal, lo cual carece de objetividad, puesto que un sin número de premisas no han sido definidas por la Entidad Delegante, como: tarifa, plazo del contrato, TPDA, alcance técnico del proyecto, entre las principales, las mismas que inciden directamente en la valoración del aporte estatal a ser solicitado. Se solicita eliminar esta condición, en vista de que se podrían recibir iniciativas con un aporte estatal referencialmente bajo, pero que sean social, financiera, económica y técnicamente no viables.</p>	<p>Las premisas que permitan determinar el aporte estatal son parte de los estudios de prefactibilidad a cargo de los proponentes privados, en el que determinan la solución para el desarrollo del proyecto en términos: técnicos, financieros, económicos, sociales y ambientales, sin en la evaluación de las iniciativas privadas se analizará la demanda propuesta por cada proponente con la aplicación de métodos estadísticos que permitan descartar ofertas temerarias.</p>						
53	<p>Para esta etapa es improcedente solicitar una carta de intención a la Banca de inversión, por cuanto no se cuenta con un perfil de anteproyecto definido por la Entidad Contratante, condición mínima que una institución financiera requiere. Favor aclarar.</p>	<p>El Ministerio de Transporte y Obras Públicas de manera referencial ha provisto información técnica del proyecto; en referencia a la carta de intención en esta etapa del proceso se requiere una carta de un financista en la que se pueda observar una posible intención de interés de apalancamiento financiero para el proyecto.</p>						
54	<p>De acuerdo con lo previsto en el artículo 21 del Reglamento para Asociaciones Público Privadas, en el cual se dispone que las iniciativas privadas deben contener el perfil del proyecto y los estudios de pre factibilidad, solicitamos a la entidad delegante efectué una explicación correspondiente de haber omitido estos requisitos en este procedimiento.</p>	<p>El artículo 20 del Decreto Ejecutivo 1190 que contiene el Reglamento para Asociaciones Público Privadas, en el artículo 20 señala: “Por invitación pública o de propia iniciativa, los sujetos de derecho privado podrán proponer a la Administración pública la ejecución por gestión delegada de proyectos públicos, con financiamiento público o autofinanciados, sobre objetos que sean de su competencia,” en el caso de Iniciativas Públicas el Estado desarrolla los estudios de pre factibilidad y el perfil del proyecto; en el presente proceso se realizó convocatoria para la presentación de Iniciativas Privadas, en base a lo cual el perfil del proyecto y los estudios de pre factibilidad en el alcance de los artículos 46 y 47 del referido Decreto, lo elabora el proponente privado.</p>						
55	<p>¿Se ha considerado un Aporte del Estado para que el proyecto sea sostenible?</p>	<p>La consideración del aporte estatal depende de las propuestas que las entidades privadas presenten a esta Cartera de Estado dentro de su estudio de pre factibilidad de conformidad con los requerimientos solicitados por el MTOP.</p>						

56	Favor aclarar la clase de carretera que se deberá aplicar al diseño, tomando en cuenta el TPDA y las características de cada uno de los tramos. Aclarar si la normativa a ser utilizada, serán las "Normas de Diseño Geométrico de Carreteras 2003 del MTOP" del Ecuador.	El proponente definirá el número de carriles necesarios con un mínimo de 2 por sentido en los tramos I, II, III y V; y, con un mínimo de 1 carril por sentido en el tramo IV. La sección final será la definida por cada proponente, respetando los anchos de carril, y los anchos de espaldones y de parterres que deben ser considerados como mínimos. La normativa considera las Normas de Diseño Geométrico del MTOP 2003. Complementariamente se aplicarán las normas de diseño de la AASHTO, vigente a la fecha de emisión de la presente convocatoria.
57	Se solicita publicar la matriz de riesgos, contemplando los compromisos y/u obligaciones, tanto para la Entidad Delegante como para el Concesionario	De conformidad al artículo 46 del Decreto Ejecutivo 1190, la matriz de riesgos es parte de los estudios de pre factibilidad que debe desarrollar el proponente privado; conforme al artículo 16 del referido Decreto la matriz de distribución de riesgos variará en su nivel de detalle según corresponda a los estudios de pre factibilidad o de factibilidad
58	Se solicita publicar los indicadores de calidad y servicio que se aplicará en el proyecto, para que la estructuración técnica - económica de las propuestas, puedan estar en igualdad de condiciones para todos los oferentes participantes.	Los indicadores de calidad se definirán en la etapa precontractual
59	Favor publicar el modelo de contrato que se aplicará al proyecto.	El modelo o borrador de contrato forman parte de los documentos que se elaboran dentro de la etapa precontractual.
60	Aclarar si dentro del proceso existirán mecanismos de compensación tanto legales, fiscales, tributarios y/o económicos para el adjudicado o concesionario del corredor vial.	Se definirá en las bases del concurso público, en el que se considerará lo previsto en la legislación vigente; entre esto lo que contempla el artículo 35 del Decreto 1190, que señala: "El contrato de gestión delegada podrá prever la realización de contribuciones por parte de la Administración pública tales como pagos diferidos, aportes de capital, otorgamiento de subvenciones, ingresos mínimos garantizados, dación de bonos de deuda pública o títulos y otros instrumentos financieros, aplicables de acuerdo al tipo de proyecto."
61	Indicarnos el tiempo o período de delegación de la concesión que se tendrá en el proyecto, considerando las etapas de: a) elaboración de estudios definitivos, b) construcción, c) operación y mantenimiento y d) liquidación de la concesión.	Se determina en base al resultado de los estudios de pre factibilidad y factibilidad
62	Aclarar si dentro del proceso se solicitará la entrega de una Garantía de Seriedad de Oferta; tal como fue solicitada en procesos similares y recientes del MTOP, que servirá como garantía de las consideraciones técnicas, económicas y/o legales de la propuesta entregada por los oferentes.	Forma parte de los documentos que serán requeridos en la etapa de Concurso Público.

63	Favor ratificar que la fiscalización y administración del contrato serán responsabilidad de la Entidad Contratante y sus contrataciones serán bajo un proceso con presupuesto independiente a de la APP.	La fiscalización y administración, no son actividades del presente proceso; por lo que se definirá en la etapa precontractual (bases del concurso).
64	Favor ratificar que el pago y gestión predial de las expropiaciones, estarán a cargo de la Entidad Contratante.	Se definirán en base a la matriz de riesgos del proyecto, y la gestión técnica, legal y económica estará a cargo del gestor delegado.
65	<p>Conforme a Resolución Nro. 214 – 2019 del MTOP donde se declaró, desierto, al Concurso Público Internacional Nro. 001-2018-VSG-MTOP, que tuvo por objeto delegar al sector privado el “DISEÑO, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO VIADUCTO SUR DE GUAYAQUIL”. Además, en dicha resolución se dispuso a la Subsecretaría de Delegaciones y Concesiones, “textualmente” que:</p> <p>“...en virtud de la política de Estado de Regulación de los Precios de los Derivados de los Hidrocarburos, emitida mediante Decreto Ejecutivo No. 883 de 01 de octubre de 2019, realice un análisis técnico, así como la modelación económica - financiera del proyecto considerando el impacto que tendrá la aplicación de la referida política de Estado.”</p> <p>Favor publicar el indicado análisis técnico y la modelación económica – financiera del proyecto contemplando el CAPEX y OPEX con el tiempo establecido para la intervención en la construcción y operación del corredor vial.</p>	El MTOP a través del sitio web del proceso ha puesto a disposición de los interesados, la información referencial del mismo.
66	Aclarar que mecanismo utilizará el MTOP para asegurar que los recursos de financiamiento propuestos por los oferentes, sean realmente los destinados para la ejecución del proyecto y no se encuentren comprometidos con en la ejecución de otros proyectos, para el caso de financiamiento con fondos propios.	Todo apalancamiento que requiere el proyecto, es para la ejecución del mismo proyecto, los mecanismos se definirán en la etapa precontractual.
67	Favor indicarnos si el proyecto cuenta con licencia ambiental, y de ser el caso afirmativo, favor compartirnos dicho estudio con el correspondiente licenciamiento.	<p>La convocatoria es para la presentación de iniciativas privadas para 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> <p>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).</p>

68	<p>Respecto al informe de costos y presupuesto llamado "Puentes Rubros" Favor confirmar y/o aclarar cada uno de los siguientes puntos:</p> <p>a. Que los costos y presupuestos están acorde a los estudios publicados en la plataforma del MTOP llamado "estudios cruce sur NOV 2020".</p> <p>b. ¿A qué fecha están expresados los valores económicos presentados en el archivo "Puentes Rubros"?</p> <p>c. Los valores presentados en el archivo "Puentes Rubros", no cuentan con firma de responsabilidad y el valor final presentado se considera netamente referencial.</p>	<p>Se aclara que el estudio publicado corresponde al año 2009 y la información proporcionada por el MTOP es referencial.</p>
69	<p>Favor indicarnos qué tipo de garantías se deberán considerar para tomar en cuenta dentro del análisis económico – financiero.</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;</p> <p>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 de inversión, operación y mantenimiento.</p>
70	<p>Favor aclarar qué tipo de carta de financiamiento se aceptará con la iniciativa privada a presentar.</p>	<p>En esta etapa del proceso se requiere una carta de un financista en la que se pueda observar una posible intención o interés de apalancamiento financiero para el proyecto.</p>
71	<p>Si la carta de financiamiento es presentada con fondos propios, como lo es saldos bancarios o pólizas de acumulación, se pregunta si dichos valores serán congelados en un fideicomiso, a la firma del contrato.</p>	<p>Para esta etapa de presentación de iniciativas se requiere simplemente la carta de intención de financiamiento; para la etapa de concurso público se definirá el procedimiento correspondiente.</p>
72	<p>En caso de que la carta de financiamiento sea de entidades bancarias, fondos de inversión y/o estructuradores financieros independientes, indicar los puntos mínimos que deban constar en la misma.</p>	<p>En esta etapa del proceso se requiere una carta de un financista en la que se pueda observar una posible intención o interés de apalancamiento financiero para el proyecto.</p>
73	<p>Confirmar si para el presente cumplimiento de carta de financiamiento, se acepta presentar más de una carta de financiamiento, cuya suma de valores cubra el requerimiento total establecido.</p>	<p>Si se puede presentar más de una carta de financiamiento, cuya suma cubra el requerimiento total.</p>

<p>74</p> <p>En el Informe de Navegabilidad “Estudio de Gálibo, Manga y eje de Navegación por construcción de Viaducto Sur de Guayaquil (Quinto Puente) por el Método Determinístico”, elaborado por el Instituto Oceanográfico de la Armada, publicado en la página del proceso, “Anexo F”, página 41 del archivo PDF, se puede notar en dicho Anexo que el calado aéreo del velero Unión, perteneciente a la República del Perú, tiene una altura de 53,5 m.</p> <p>Favor confirmar que la altura 53,5 m. indicada, más la altura de la más alta marea 1,50 m., llegan a una altura total de 55,0 m., siendo esta, la altura mínima que se debe cumplir como gálibo vertical mínimo, considerado para el diseño y construcción del Puente sobre el Río Guayas</p>	<p>Se confirma el gálibo de 55 metros, para la navegación del buque escuela Guayas, Gloria y Simón Bolívar, el buque Unión ingresaría por el canal de navegación a cargo de Conatecon.</p>
<p>75</p> <p>Según lo aclarado en el “Documento V”, publicado en la página del proceso, la Normativa del procedimiento a aplicarse será, el Acuerdo Ministerial Nro. 006 – 2021 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de 18 de marzo de 2021, en el cual, en el literal e, “Art. 40.- Contenido de la Propuesta de Iniciativa para Delegación de Actividades Económicas. - El Proponente Privado presentará su propuesta con el contenido previsto”, se indica lo siguiente:</p> <p>“e) Estudios técnicos a nivel de factibilidad incluyendo estudios de demanda actualizados y completos o sus respectivas proyecciones en caso de tratarse de nuevos servicios o procesos lo propuesto; y, plan de responsabilidad social y ambiental en el caso que corresponda, de conformidad a la Guía Técnica del MTOP; y, cualquier otro que, de acuerdo con la naturaleza del Proyecto sea necesario para determinar su viabilidad.”</p> <p>Adicionalmente, en Preguntas, Respuestas y Aclaraciones dentro del “Documento II”, publicado en la página del proceso, respuesta 2.2, se establece que:</p> <p>“La Iniciativa Privada debe desarrollar los estudios de prefactibilidad; en éstos el proponente privado debe considerar a su riesgo la implantación y número de estaciones de peaje en función de su análisis y proyección de demanda.”</p> <p>Se solicita se aclare los siguientes numerales:</p> <p>a) Existe una divergencia entre lo descrito en el Acuerdo Ministerial 006 y lo aclarado en la respuesta de la referencia, ya que en el primer caso se requiere presentar estudios a nivel de</p>	<p>La convocatoria tiene como objetivo que el proponente privado prepare su iniciativa privada (desarrollo de los estudios de pre factibilidad en el alcance que determinan los artículos 46 y 47 del Decreto Ejecutivo 1190), para la posterior elaboración de estudios de factibilidad y proceso de Concurso Público de conformidad a lo que establece el Decreto Ejecutivo 1190.</p>

75	<p>factibilidad, sin embargo, en la respuesta descrita, se indica que se debe presentar los estudios a nivel de prefactibilidad, siendo éstos, un nivel de detalle muy básicos como para valorar económicamente y adecuadamente un proyecto de gran envergadura como es el caso del “Viaducto Sur de Guayaquil.</p>	
75	<p>b) En el literal descrito se indica, que se debe presentar un plan de responsabilidad social y ambiental, favor aclararnos de que se trata dicho plan.</p>	<p>El alcance de los estudios de pre factibilidad lo determinan los artículos 46 y 47 del Decreto Ejecutivo 1190.</p>
75	<p>c) En el literal “e)”, Acuerdo Ministerial Nro. 006, se indica la “Guía Técnica del MTOP”, favor proporcionarnos dicha Guía, para cumplir con los requerimientos técnicos, administrativos de la presente Iniciativa Privada Art. 40.- Contenido de Iniciativa Privada para Delegación de</p>	<p>El alcance de los estudios de pre factibilidad lo determinan los artículos 46 y 47 del Decreto Ejecutivo 1190.</p>
76	<p>En razón de que los estudios fueron realizados por la Asociación de Consultoras NYLIC-CONSULSISMICA durante el anterior gobierno bajo el criterio de una Súper Autopista a 6 carriles y que ahora el proceso se lanza bajo el esquema de una vía a 4 carriles sin parterre, sin especificar la velocidad de diseño, esto implicará la realización de nuevos estudios de ingeniería para la presentación de la oferta, valorados en 4 millones de dólares aproximadamente. Se consulta si el costo de estos estudios será reembolsado a los oferentes que no resulten adjudicados.</p>	<p>De conformidad al artículo 47 del Decreto Ejecutivo 1190: “Cuando se trate de proyectos de iniciativa privada se establecerá en el pliego de bases, el monto que el adjudicatario deberá reembolsar a favor del proponente privado cuando este no resultare adjudicatario, por los estudios de prefactibilidad y factibilidad del proyecto.</p> <p>En el caso de que el proponente privado resultare adjudicatario no tendrá derecho a ser reembolsado por los costos incurridos”</p>
77	<p>Indicar si para este proceso aplica los lineamientos para la ejecución de los procedimientos de contratación conforme el Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Ecuador como Estado miembro.</p>	<p>Para el presente proceso aplican los lineamientos establecidos en el Decreto Ejecutivo 1190 que contiene el Reglamento para Asociaciones Público Privadas y el Acuerdo Ministerial Nro. 006 que contiene el Reglamento Interno del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la sustanciación de procesos administrativos de delegación de gestión, así como de autorización a empresas públicas nacionales,” en lo que aplique; cabe indicar que en base al Acuerdo Multipartes, 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>
78	<p>¿Qué alcance de intervención se ha considerado para los tramos en cuanto a dotación y reubicación de servicios públicos? Favor confirmar que la gestión y construcción de la reubicación de servicios estará a cargo del MTOP.</p>	<p>Los estudios de prefactibilidad y factibilidad deben contener el rubro para reubicación de servicios públicos, el MTOP realizará la coordinación con las empresas prestadoras de servicios para la reubicación en los tiempos establecidos, caso contrario se observará lo que establezca la matriz de riesgos</p>

79	¿En razón de las deficiencias del asfalto que produce la Refinería de Esmeraldas, se consulta si el Concedente cubrirá los costos por la importación de asfalto de buena calidad o será considerado como inversión del Concesionario?	Se definirá en las bases del concurso público, de acuerdo a la matriz de riesgos que se adjuntará a la convocatoria del proceso.
80	¿Cuál es el cronograma previsto para la aprobación por parte de la Entidad Contratante de los diseños definitivos integrales por parte de la entidad delegante, a fin de iniciar la construcción de la obra?	La conformidad de los diseños definitivos se realizará una vez suscrito el contrato de gestión delegada, durante la etapa de organización del contrato; el plazo de la etapa se determinará en el mencionado instrumento.
81	¿Existe alguna definición o política en cuanto a subsidios por tarifa diferenciada para los usuarios frecuentes, usuarios locales o vecinos?	El Reglamento a la Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, prescribe lo siguiente: "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.
82	En el numeral 2 de aclaraciones del documento "VSG_MTOP_Preguntas-y-Respuestas-Viaducto-Sur-Publicacin-V", se indica: "Las normativas del proyecto son el Decreto Ejecutivo 1190, Artículos 20 y 24 y Acuerdo Ministerial 006.". Sin embargo, el contenido a presentarse en la propuesta de iniciativa según este acuerdo difiere de lo requerido por la entidad en el numeral "2. Formalidades para presentar la documentación". Favor confirmar los requerimientos a presentarse.	Las formalidades para presentar la documentación son aquellas establecidas en el Numeral 2 del procedimiento de Convocatoria

83	<p>83. En relación a la respuesta del numeral 3.3 Requisitos de Elegibilidad del documento IV correspondiente al documento de Preguntas y Respuestas, publicado en la página del proceso, se debe señalar, que no está visible el texto completo de la respuesta, por tal motivo solicitamos su publicación nuevamente.</p>	<p>Favor remitirse a los Numerales 2.1 y 3.1 del Procedimiento de Convocatoria, que señalan: Numeral 2,1.- La información y formularios son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carta de Presentación • Formulario I Datos generales del proponente • Formulario II Experiencia en construcción y mantenimiento de puentes e infraestructura vial y/o modalidades de delegación (concesión, APP, otros) • Formulario III Experiencia en administración de proyectos de delegación • Formulario IV Situación financiera • Carta de Intención de Financiamiento <p>Numeral 3.1</p> <ul style="list-style-type: none"> • RUC o su equivalente para el caso de empresas extranjeras. • Nombramiento del Representante Legal inscrito en el registro mercantil o su equivalente para el caso de empresas extranjeras. • Certificado de no ser contratista incumplido con el Estado, de ser el caso.
84	<p>84. Para el cumplimiento de la experiencia del Criterio 4, favor confirmar si se aceptarán la ampliación de carreteras que impliquen aumentar el número de carriles por sentido de circulación, es decir, proyectos de ampliación de 2 a 4 carriles o más.</p>	<p>El proponente debe acreditar experiencia en construcción y mantenimiento de más de 40 km de infraestructuras viales, durante los últimos diez (10) años; se considera como experiencia proyectos tanto de obras nuevas como de ampliación de vías existentes.</p>
85	<p>85. En el caso de presentar la experiencia en calidad de consorcio se indica que se considerará el monto en función de su porcentaje de participación en el Consorcio, solicitamos la eliminación de esta condición ya que la experiencia se alcanza en la ejecución de una obra de manera integral, la cual no puede ser fraccionada. Este criterio se aplica en los procesos de contratación de obra pública, en los cuales se acredita la totalidad de la experiencia a cualquiera de los consorciados. De mantenerse esta condición se estaría limitando la posibilidad de que los oferentes puedan presentar una oferta de manera consorciada, cuando el espíritu de la formación de un consorcio es sumar experiencias.</p>	<p>En el caso de presentar la Iniciativa Privada en calidad de consorcio, los requisitos de elegibilidad podrán ser acreditados a través de la experiencia propia del interesado, de sus empresas asociadas o, a través de cualquiera de los integrantes del Consorcio o compromiso de éstos, de conformidad al tercer acápite del título acreditación, de los numerales 3.2, 3,3 y 3,4 del procedimiento de convocatoria.</p>
86	<p>86. En el caso de presentar la experiencia en calidad de consorcio se indica que se considerará el monto en función de su porcentaje de participación en el Consorcio, Favor confirmar si este criterio también será aplicado para evaluar los requisitos de experiencia en longitud de puentes y construcción y mantenimiento de infraestructuras viales.</p>	<p>Los requisitos de elegibilidad podrán ser acreditados a través de la experiencia propia del interesado, de sus empresas asociadas o, a través de cualquiera de los integrantes del Consorcio o compromiso de éstos, de conformidad al tercer acápite del título acreditación, del numeral 3.2, del procedimiento de convocatoria.</p>

87	Para la presentación de la propuesta económica – financiera se requiere el establecimiento de muchos parámetros del proyecto como diseño, construcción, mantenimiento, peajes, tarifas, tráfico, seguros, garantías, entre otros. Al ser evaluado solo el menor aporte estatal, ¿cómo establecerán la viabilidad de las iniciativas presentadas? ¿cuál será el sustento técnico de la iniciativa presentada?	Esta Cartera de Estado analizará cada uno de los aspectos técnicos y económicos presentados en su modelación
88	Indicar si existen requisitos o limitaciones para la participación en consorcio, como: número de consorciados máximo, porcentajes mínimos de participación y nacionalidad	No existe limitaciones para la participación en consorcio, no se ha establecido en el presente proceso porcentajes mínimos de participación ni de nacionalidad.
89	Favor indicar si la temporalidad de 15 años para la acreditación de la experiencia en construcción debe contabilizarse desde la fecha recepción definitiva de los proyectos.	La acreditación de la experiencia en construcción es en base al plazo de ejecución que determinan los respectivos contratos y que se encuentren acreditados en las actas de recepción de los trabajos ejecutados, o en sus equivalentes.
90	Favor indicar si para acreditar la Experiencia tanto en construcción y mantenimiento vial como en proyectos de delegación son válidos proyectos en ejecución con un % mínimo de avance, conforme lo permite el SERCOP	No, en razón que la acreditación de la experiencia tanto en construcción como en mantenimiento es a través de la presentación de Actas de Entrega de Recepción Provisionales o Definitivas, o sus equivalentes.
91	En el caso de un compromiso de Asociación o Consorcio, ¿los proponentes deberán “Presentar el Compromiso de asociación o consorcio entre los integrantes del Consorcio Proponente? ¿deberá ser formalizado por escritura y presentado conjuntamente con la oferta?	De conformidad al numeral 3.1 del capítulo 3 del Procedimiento de Convocatoria, “En el caso de consorcios o potenciales consorcios, cada uno de los consorciados deberá presentar la información indicada, así como un compromiso de asociación (notarizado) de participar en esta calidad. Los miembros de un consorcio, podrán también calificarse de forma particular, más no podrán calificarse en dos o más consorcios.”
92	¿Cuáles son los requisitos que debe cumplir el Compromiso de Asociación?	Están relacionados a los requisitos de elegibilidad técnicos: demostrar experiencia en construcción, mantenimiento y delegación; cumplir con los requisitos de elegibilidad económicos – financieros determinados en el numeral 3.4 del procedimiento de convocatoria; Formularios I, II, III, IV de los Anexos del proceso.
93	Sobre la base de la información disponible en la página web del Ministerio, solicitamos aclarar si para el concurso de la referencia se aplicará el Acuerdo Ministerial No. 034, suscrito el 23 de mayo de 2017, mediante el cual se expide el Reglamento para los Niveles de Servicio en las vías delegadas y concesionadas a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.	Los indicadores de estado o calidad se definirán en la etapa precontractual del proceso

