



COMISIÓN TÉCNICA

ACTA No. 008-2018

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA LA CONTRATACIÓN BAJO LA MODALIDAD DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE LA EJECUCIÓN DEL “DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN”

El día 28 de junio del 2018, a las 10h00, en la Sala de Sesiones de la Comisión Técnica del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil, se reunieron: Ing. Ramiro Castillo Illingworth, en su calidad de Profesional designado por la Máxima Autoridad; Ing. Enrique Camposano, Delegado del Director Financiero, Ing. Laura Díaz Castro, Delegada del Director Ambiente; Abg. Luis Endara Terán, Delegado del Procurador Síndico Municipal. Actúa como Secretaria de la Comisión Técnica, la Abg. Blanca García Véliz.

El señor Presidente, luego de haber constatado que existe el quórum reglamentario declara instalada la sesión y solicita que por Secretaria se dé lectura del orden del día:

- 1. CONOCER Y RESOLVER SOBRE LAS PREGUNTAS DEL CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA LA CONTRATACIÓN BAJO LA MODALIDAD DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE LA EJECUCIÓN DEL “DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN”**

2. VARIOS

Puesto a consideración de los miembros de la Comisión, el orden del día, es aprobado por unanimidad, pasándose a tratar los puntos acordados.

PUNTO UNO.-

La Secretaría pone a conocimiento de los Miembros de la Comisión Técnica, las preguntas recibidas físicamente en la Secretaría de la M.I. Municipalidad de Guayaquil; y, a través del correo electrónico blagarev@guayaquil.gov.ec de la Muy Ilustre Municipalidad de Guayaquil, las mismas que fueron realizadas dentro del término establecido para el efecto y de conformidad a lo señalado en la Sección II “Condiciones Generales”, numeral 2.7 “Preguntas, Respuestas y Aclaraciones” de los pliegos del concurso.

Acto seguido, la Comisión Técnica una vez que ha concluido con la revisión de las preguntas realizadas; así como el proyecto de respuestas, por unanimidad resuelven aprobarlas de la siguiente manera:

Pregunta I: Responsabilidad de los adjudicatarios y de la Entidad de Propósito Específico (Gestor Privado)

A. Descripción del asunto bajo el Contrato

El Contrato actual requiere que las personas jurídicas que componen el adjudicatario, en este caso la entidad de propósito específico (SPV) que funge como Gestor Privado, respondan de forma solidaria con la SPV por los incumplimientos y daños que se ocasionen en la ejecución del Contrato.

B. Consideraciones

La ley ecuatoriana establece que el Gestor Privado (SPV), es el responsable del desarrollo del Proyecto Público.



El artículo 10 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, establece que el Gestor Privado es el responsable del desarrollo del Proyecto Público. Bajo el artículo 12 del Reglamento a la Ley Orgánica de incentivos para Asociaciones Público Privadas, el "Gestor Privado" es la entidad de derecho privado constituida con propósito específico y personalidad jurídica propia. Un principio fundamental del derecho público es que se permite solo aquello que está expresamente previsto en la ley. La posición de la Municipalidad cuando afirma que la ley de APPs no prohíbe que se le asigne responsabilidad solidaria a los adjudicatarios, y que por lo tanto la Municipalidad está facultada para imponer dicha responsabilidad solidaria, es

Por tanto, extender la responsabilidad del Gestor Privado a los accionistas de la SPV comporta un riesgo excesivo para los mismos el cual estaría por fuera de la ley de APPs.

Responsabilidad del proyecto en el Gestor Privado (SPV). Los accionistas no solo contribuyen el capital de dicha SPV (10% del valor total de la inversión), sino que comprometen líneas de crédito y acuerdos de fianza para garantizar el cumplimiento del contrato por parte de la APP (10% del valor total de la inversión).

Consideramos que el enfoque que le está dando la Municipalidad a este punto difiere de la ley y de la práctica ampliamente aceptada para este tipo de proyectos.

C. Propuestas

Pedimos que la responsabilidad que se desprenda del Contrato o con ocasión de la ejecución del proyecto le sea atribuible única y exclusivamente al Gestor Privado (SPV) y no a las empresas adjudicatarias y/o accionistas de la SPV.

Respuesta 1:

La Municipalidad de Guayaquil cumple con el artículo 10 de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas, así como el artículo 12 de su Reglamento General al exigir la conformación de una entidad de Propósito Específico que será responsable de la ejecución del proyecto y que estará integrada por él o los adjudicatarios del concurso. Frente a una situación de eventual incumplimiento es válido y razonable que la Municipalidad en ejercicio de sus prerrogativas de resguardar el interés público exija el cumplimiento de la obligación principal (ejecución del contrato) a él o los adjudicatarios del procedimiento de contratación mediante el mecanismo de la solidaridad, la cual en caso de que la oferta sea presentada de forma conjunta está limitada al porcentaje de participación de cada uno de los integrantes del compromiso de constituirse en una entidad de propósito específico.

En tal sentido se modifica el proyecto de contrato con el objeto de aclarar que la solidaridad antedicha se circunscribe a exigir y materializar el cumplimiento de la obligación principal (ejecución integral del objeto contractual) por parte de la o las adjudicatarias, en caso de incumplimiento por parte del gestor privado.

Pregunta 2: Ajuste de la tasa de tráfico internacional por variación en el volumen real de TRB de las naves versus el TRB proyectado

A. Descripción del asunto bajo el Contrato

El Ajuste por Variación de Volumen (AVV) se obtendrá calculando la variación entre el volumen acumulado de TRB real desde el inicio de las operaciones, versus el volumen acumulado proyectado para igual periodo.

B. Consideraciones

En caso que el tráfico real durante los primeros años permanezca más o menos igual al tráfico proyectado y que después se presente un ajuste de tráfico, por ejemplo, por pérdida de tráfico debido al nuevo terminal de DP World en Posorja, el ajuste de la tasa podría demorar algunos años, dado que los primeros años pesan mucho en el cálculo de la fórmula.



C. Propuestas

Pedimos que el Ajuste por Variación de Volumen (AVV) se obtenga calculando la variación entre el volumen acumulado de TRB real de los últimos 3 años, versus el volumen acumulado proyectado para igual periodo, para lo que se aplicará la siguiente fórmula:

$$\%Var_n = [1 - (TR/TP)] * 100$$

Donde:

- %Var_n: Porcentaje de variación de volumen
- TR: TRB acumulado real de los últimos 3 años hasta el fin del Periodo Anual anterior
- TP: TRB acumulado proyectado de los últimos 3 años hasta el fin del Periodo Anual anterior.

Por favor notar que la fórmula de ajuste en la cláusula 8.2 del Contrato contiene un error. La fórmula debe ser %Var_n = [1 - (TR/TP)] * 100 y no %Var_n = [(TR/TP)-1] * 100. Cuando el tráfico actual es mayor que el proyectado, la tasa tiene que bajar.

Respuesta 2:

1. Se acoge la propuesta respecto a que, el Ajuste por Variación de Volumen (AVV), se obtenga calculando la variación entre el volumen acumulado de TRB real de los últimos 3 años, versus el volumen acumulado proyectado para igual periodo. Remitirse a la Aclaración No. 2 Ajuste por Variación por Volumen, que modificará la Cláusula correspondiente en el Proyecto de Contrato y en la "ORDENANZA QUE AUTORIZA Y REGULA EN LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES LA DELEGACIÓN AL GESTOR PRIVADO DEL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN."
2. Con relación a la fórmula de ajuste, se ha realizado una actualización a la misma, la cual se encuentra detallada en la Aclaración No. 2 Ajuste por Variación por Volumen.

Pregunta 3: Derecho de intervención de los prestamistas

A. Descripción del asunto bajo el Contrato

El Contrato no contempla el derecho de intervención por parte de los prestamistas.

B. Consideraciones

- Los financiamientos que se dan en este tipo de proyectos son sin recursos a los accionistas del Gestor Privado. Es decir, el repago de la deuda depende 100% del (i) desempeño del proyecto, (ii) de las garantías derivadas del proyecto (prendas o hipotecas sobre activos del proyecto, endosos de pólizas del proyecto, fideicomisos en garantía etc.) y (iii) del equity que pongan los accionistas en la SPV. Esta es una práctica global de Project Finance sin excepciones.
- Es vital para lograr que el proyecto sea financiable, que los prestamistas tengan un derecho de intervención en caso que un incumplimiento por parte del Gestor Privado pueda resultar en una terminación del Contrato.
- En este contexto, una terminación del Contrato, así sea por incumplimiento del Gestor Privado (SPV), pone en riesgo la única y exclusiva fuente de recursos para el repago de la deuda.

C. Propuesta



Sugerimos que el Contrato confiera expresamente el derecho de intervención a los prestamistas. De lo contrario, fuentes de financiamiento, como el BID, consideran que el proyecto no es financiable.

Respuesta 3:

No se acepta. La ejecución contractual y su exigibilidad no deben comprometerse, en ningún caso, en función de los vínculos que tenga el gestor privado con sus financistas.

Pregunta 4: Compensación en caso de terminación

A. Descripción del asunto bajo el Contrato

El Contrato no contempla un tipo de compensación detallada que sea aplicable en caso de terminación.

B. Consideraciones

- Para la viabilidad del financiamiento, es necesario asegurar el repago de la deuda cuando la terminación del Contrato sea inevitable, sin importar las causas que llevaron a la terminación.
- Los accionistas del Gestor Privado (SPV) no asumen ninguna responsabilidad hacia los prestamistas, salvo el equity que hayan inyectado en dicha entidad. Por lo tanto, los financistas requerirán (y están perfectamente justificados en hacerlo) que bajo cualquier circunstancia de terminación se repague la deuda antes de cualquier otra obligación.

C. Propuesta

Sugerimos que el Contrato establezca claramente para todo escenario de terminación anticipada (sea por incumplimiento del Gestor Privado, de la Municipalidad, o por motivos ajenos a las partes) una cascada de prioridad de pagos que contemple expresamente el pago íntegro de la deuda.

Los valores a pagar en la liquidación permanente deberán ser plenamente establecidos, a efectos de que los financistas tengan una idea clara de cómo van a ser compensados.

Los escenarios serían los siguientes:

1. Terminación por incumplimiento del Gestor Privado
 - Pago de la deuda
 - Pago del capital invertido (dependiendo del momento de la terminación)
2. Terminación por incumplimiento de la Municipalidad
 - Pago de la deuda
 - Pago del capital invertido
 - Compensación por daños directos y lucro cesante del Gestor Privado
3. Terminación por motivos ajenos a las partes
 - Pago de la deuda
 - Pago del capital invertido
 - Compensación por daños directos del Gestor Privado

Respuesta 4:

El Municipio pagará al gestor delegado los trabajos efectivamente ejecutados no solventados por el cobro de las tasas, en caso de terminación anticipada del contrato. Los valores a pagar serán determinados por la M.I. Municipalidad de Guayaquil en la liquidación pertinente. En ningún caso la Municipalidad asumirá obligaciones de pago con los financistas del gestor delegado, ni aún por caso fortuito o fuerza mayor.



No se establece una cascada o prioridad de pagos. El pago por los trabajos ejecutados conforme lo descrito en el párrafo anterior se hará al gestor delegado, único interviniente con el que el Municipio de Guayaquil asume las obligaciones contractualmente adquiridas.

Pregunta 5: Garantía de seriedad de la oferta

Es posible que, en caso de un grupo de empresas, cada socio prepara una parte de la garantía de seriedad de la oferta conforme su porcentaje de participación, ¿o la garantía de oferta tiene que ser una sola por valor total de 2.000.000 USD?

Respuesta 5:

La garantía de seriedad de oferta debe ser una sola por la totalidad del valor asegurado exigido en los Pliegos.

Pregunta 6: Sistema VTS

Tenemos algunas preguntas técnicas sobre el sistema VTS:

1. ¿Cuáles son las coordenadas GPS de los tres sitios remotos y el sitio de control?
2. ¿Puede definir qué se entiende por "AIS primario" y "AIS secundario" ya que hay una diferencia de precio indicada en la tabla 13 del documento?
3. Uno de los documentos indica "sincronización del sistema": ¿quiere decir que se necesita un servidor horario NTP GPS para sincronizar?
4. AIS debe integrarse con el sistema VTS existente en la entrada del puerto. ¿Puede por favor proporcionar detalles del sistema existente?
5. Para los radares, se indica un MTBF de 20.000H. ¿Es esto un "requisito" o "objetivo" ya que esto influirá en el modelo y la arquitectura del radar (redundancia incorporada en el sistema) para lograr el MTBF requerido?
6. Se requieren los siguientes sensores ya que estos no están explícitamente indicados como un requisito:
 - ¿Sensores hidrográficos?
 - ¿Sensores meteorológicos?
 - ¿Buscadores de dirección de radio?
7. ¿Cuántos (y cuáles) canales de radio VHF se requieren en cada sitio?
8. El procesamiento Doppler solo se usa cuando la "vigilancia aérea" es de interés, por lo que normalmente no es para VTS. La función se puede proporcionar ya que esta es una función opcional. ¿El sistema también se usa para la vigilancia aérea (que requiere el procesamiento Doppler)?

Respuesta 6:

Si bien los datos referenciales para el VTS constan en la información publicada en el portal web de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, (carpeta 3 DRAGADO FULL CANAL ACCESO GYE 2012, Capítulo 21, Pág. 63). La Autoridad Competente (Autoridad Portuaria de Guayaquil), indica que algunas características de dicho sistema han sido modificadas, por lo que además de lo señalado deberán cumplir las normas y recomendaciones IALA que apliquen al momento. Por lo tanto, lo establecido en el proyecto de contrato, la cláusula duodécima primera, numeral 23, se mantiene y su plazo de implementación. Se coordinará con la Autoridad Competente las características del sistema, pero limitando su aporte al valor referencial establecido en las corridas financieras del proyecto, es decir, hasta USD\$3'000.000,00 (Tres millones de dólares de los Estados Unidos de Norteamérica).



Pregunta 7: Volúmenes a dragar

En los pliegos se indican volúmenes referenciales a dragar en las diferentes secciones del canal. Queremos informar que hemos efectuado una batimetría completa de todas las zonas a dragar y concluimos que 1) el volumen total a dragar es mucho mayor que los volúmenes referenciales incluidos en los pliegos de marzo 2018 y 2) que la repartición de los volúmenes entre las diferentes secciones es bastante diferente.

Sección	Volumen referencial (Pliego)	Repartición referencial (Pliego)	Repartición aproximada en base a batimetría actual efectuada por oferente
Canal externo / interno (boya de Mar hasta boya 80)	15.889.671 m ³	84%	35%
Esteros (Cobina / del Muerto / Santa Ana)	2.427.978 m ³	13%	45%
Canal Fluvial (Cascajal / Barra Norte / Bajo Paola)	510.872 m ³	3%	20%
Total	18.828.521 m ³	100%	

No solamente el volumen total referencial es mucho mayor, pero también el peso del volumen a dragar en la zona denominada los 'Esteros' y el 'Canal Fluvial' es mucho más alto.

Debido a la distancia hasta la zona de vertido de la zona de los " Esteros" y por la cota de dragado limitado para la zona del Canal Fluvial, resulta que estos volúmenes son los más caros a dragar, por lo tanto, el impacto sobre el costo total del proyecto es sustancial.

Por favor confirmar el diseño del canal a dragar en los diferentes sectores.

Respuesta 7:

Remitirse a la Aclaración No. 3 Aclaraciones Técnicas.

Pregunta 8: IVA

Entendemos que el cobro de la tarifa para el Gestor Privado (SPV) será sin IVA, pero sí se aplica IVA en todas las facturas de los proveedores del Gestor Privado (SPV).

Como consecuencia el IVA en las facturas de los proveedores es un costo que no se puede recuperar, el cual tiene un impacto importante en la tasa a ofertar.

Pedimos que se otorgue una exención del IVA en las facturas de los proveedores del Gestor Privado (SPV) para este proyecto.



Respuesta 8:

La M.I. Municipalidad de Guayaquil no es la autoridad competente en materia tributaria, se debe estar sujeto al cumplimiento de lo que establece la Ley de Régimen Tributario Interno y su reglamentación.

Pregunta 9: Combustible

Según el IMO (International Maritime Organization), a partir del 1 de enero de 2020, el límite de azufre en el combustible utilizado a bordo de los buques que operan fuera de las áreas designadas de control de emisiones se reducirá a 0,50% m/m. Esto reducirá significativamente la cantidad de óxidos de azufre que emanan de los barcos y debería tener importantes beneficios para la salud y el medio ambiente para el mundo, especialmente para las poblaciones que viven cerca de los puertos y las costas.

El costo de combustible con este límite de azufre (MGO Low Sulfur) es bastante más alto que el combustible que se usa actualmente en las dragas (IF0380).

Por favor confirmar que el límite de azufre de 0,50% m/m será aplicable también para las dragas que operan en Ecuador a partir de 1 de enero de 2020?

Respuesta 9:

La M.I. Municipalidad de Guayaquil no es la autoridad competente para regular estos temas. Ecuador es miembro signatario de la OMI y debe implementar las disposiciones emitidas por dicho organismo; por lo que el Gestor Privado deberá estar atento y cumplir las regulaciones que establezca la autoridad competente en esta materia.

Pregunta 10: CLÁUSULA PRIMERA, numeral 1.2

¿El Adjudicatario debe necesariamente ser accionista de la entidad de derecho privado con propósito específico? ¿O sería posible que los accionistas sean otras empresas pertenecientes al mismo grupo del Adjudicatario?

Respuesta 10:

El o los Adjudicatarios (Oferta presentada en forma conjunta) deben necesariamente ser los socios o participantes en la Entidad de Propósito Específico, en los mismos porcentajes de su participación en la oferta, conforme lo exige el Art. 12 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas.

Pregunta 11: CLÁUSULA TERCERA, numeral 3.1, literal f, enumerado 2

Respecto a la modalidad de FBOT: Se solicita detallar específicamente ¿Cuál es el alcance del componente de transferencia? ¿Cuáles son los activos afectos a este componente?

Respuesta 11:

En cuanto al componente de transferencia, esta se circunscribe a que el canal marítimo y fluvial cumpla los niveles de profundidad exigibles en el contrato y el canal se entregue en tales condiciones en el plazo previsto en el mismo. En cuanto al régimen de propiedad de los bienes afectos al servicio público se deberá remitir a la Cláusula Décima Quinta del Proyecto de Contrato y la condición prevista en la Cláusula Duodécima numeral 1 subnumeral 23.



Pregunta 12: CLÁUSULA TERCERA, numeral 3.1, literal f, enumerado 12

Tiempos de ejecución del contrato: Licencias y estudios: En diferentes etapas del contrato se requiere de aprobaciones por parte de instituciones del Estado, incluso de la entidad delegante, en caso de que no se cuente con tiempos legalmente establecidos para las respectivas respuestas, ¿Cuánto tiempo tendrá la entidad delegante para dar contestación? ¿Cuál es el plazo final o regla que se debe aplicar en estos casos? ¿Por qué no se establecen plazos para la entidad delegante? ¿Qué salvedades y excepciones tiene el operador cuando instituciones estatales no emitan respuestas en tiempos prudentes?

Respuesta 12:

En los casos en los que no se haya fijado un término específico para atender requerimientos y cuando la respuesta dependa exclusivamente de información generada por la Municipalidad se fija el término máximo para obtener respuestas en 30 días y en tal sentido se modifica el proyecto de contrato.

En caso de que la respuesta dependa de otras entidades, la M.I. Municipalidad colaborará prestando apoyo mediante gestiones administrativas para obtener dichas respuestas oportunamente. Obtenida la información idónea, final y suficiente, la Municipalidad responderá en el mismo término antes indicado.

Pregunta 13: CLÁUSULA SEXTA, numeral 6.2, literal e

Sobre las órdenes de cambio se señala: "...El Operador no quedará obligado a ejecutar cambio alguno que suponga un incremento de precio injustificado en los costos del Proyecto..." ¿Qué significa y bajo qué circunstancias se considera incremento de precio injustificado?

Respuesta 13:

Se refiere a que no se puede obligar al gestor privado a ejecutar implementaciones o trabajos adicionales que no están comprendidos en el objeto contractual, pliegos y demás documentos exigibles y que supongan un incremento de costos para el gestor privado sin reconocérsele tales costos. En caso de ser necesaria la ejecución de tales trabajos o implementaciones adicionales se retribuirá al gestor privado para lo cual se acordará la pertinente orden de cambio

Pregunta 14: CLÁUSULA CUARTA, inciso final

Se menciona que hay documentos que no formarán parte de la escritura pública del Contrato, pero constarán en un expediente separado debidamente identificado por ambas partes. ¿Se entregará una copia certificada de todos los documentos del proceso (consten o no en el contrato) a ambas partes? ¿Este expediente adicional se reconoce como parte del contrato?

Respuesta 14:

Sí se entregará una copia certificada de todos los documentos y el expediente separado forma parte del contrato.

Pregunta 15: CLÁUSULA SEXTA, numeral 6.1, literal b

Se menciona que "la negativa o demora en el otorgamiento de los permisos o licencias no será imputable al Municipio. Más aún, si los mismos se deben a errores o deficiencias de los estudios elaborados por el Operador. Si la demora obedece a omisión reprochable el funcionario remiso será sancionado de conformidad con la Ley o el respectivo contrato" ¿A qué se refiere el término funcionario remiso? ¿En caso de que el funcionario de la entidad delegante sea el responsable de las demoras, asumirá la responsabilidad por esa negligencia la entidad delegante?



Respuesta 15:

El término funcionario remiso se refiere al servidor de la M.I. Municipalidad a quien es atribuible la omisión o incumplimiento reprochable de lo previsto en la cláusula de la referencia. Sin perjuicio de lo anterior y de intervenir el fiscalizador y el administrador del contrato en la referida aprobación se ha incluido a los mismos en la modificación de la referida cláusula a efectos de que su omisión o incumplimiento también sea susceptible de sanción.

Pregunta 16: CLÁUSULA SÉPTIMA, numeral 2, literal f

Se menciona que "el Gestor Privado deberá cumplir lo relacionado a exenciones y rebajas contempladas en la Ordenanza Municipal correspondiente a la regulación del dragado objeto de este contrato." ¿Por qué no se establece en el contrato directamente normas relacionadas con dichas exoneraciones o reducciones y sus límites?

Respuesta 16:

Para todos los efectos legales pertinentes los artículos 24 y 25 de la ORDENANZA QUE AUTORIZA Y REGULA EN LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES LA DELEGACIÓN AL GESTOR PRIVADO DEL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN, se entiende incorporada en el texto del contrato.

Pregunta 17: CLÁUSULA SÉPTIMA, numeral 2, literal f

Respecto a la tasa de tráfico internacional, se menciona que se ajustará anualmente de conformidad a las condiciones establecidas en la Ordenanza Municipal correspondiente. ¿Porque no se incluye la fórmula de ajuste en el contrato y se establece su aplicación en forma automática?

Respuesta 17:

Entendemos que se refiere al literal g y no al literal f. Las fórmulas de ajuste están contenidas en el Proyecto de Contrato; y son una reproducción de lo previsto en la ORDENANZA QUE AUTORIZA Y REGULA EN LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES LA DELEGACIÓN AL GESTOR PRIVADO DEL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN. No es posible establecer una aplicación automática del ajuste por Variación de Volumen debido a que la información que presente el gestor privado para acreditar dicha variación debe ser corroborada y verificada por parte del Administrador del Contrato y la M.I. Municipalidad y exige un análisis detallado de la información que se remita.

Pregunta 18: CLÁUSULA OCTAVA, numeral 8.1, último inciso

Si hay una fórmula de Factor de Ajuste establecida: ¿Por qué se debe solicitar autorización del Concejo Municipal?, si para todos los temas basta con la autorización del Alcalde o del Administrador del contrato. Adicionalmente, la forma planteada hace perder 30 días de cobro con valor ajustado.

Respuesta 18:

No es posible establecer una aplicación automática porque de acuerdo al Art. 57 literal b) y c) del COOTAD corresponde al Concejo Municipal aprobar la creación, modificación y extinción de los tributos de su competencia vía Ordenanza, y en este caso la tasa es un tributo cuya cuantía se modifica por el Ajuste.



Pregunta 19: CLÁUSULA OCTAVA, numeral 8.2, enumerado 6

Se solicita a la Municipalidad una aclaración respecto de la fuente de información que deberá usar el Gestor para determinar la eventual variación de TRB.

Respuesta 19:

La fuente de información que deberá usar el Gestor para determinar la eventual variación de TRB, con relación al volumen proyectado, será la que consta en el Anexo 2 "Estudio de Demanda versión 2", publicada en el Portal Institucional Web de la MIMG.

Pregunta 20: Comité de Facilitación y Control del Dragado

Siendo una de las obligaciones del Gestor disponer de un sistema informático eficiente y eficaz que deberá ser aprobado previamente por la M.I. MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL, el mismo que deberá brindar todas las seguridades para el control y fiscalización de la operación por parte de la M.I. MUNICIPALIDAD DE GUAYAQUIL no resulta claro el rol del Comité de Facilitación y Control del Dragado. ¿Cuál sería su rol y responsabilidades al respecto?

Respuesta 20:

El rol del Comité de Facilitación y Control del Dragado, está claramente establecido en el Art. 7, y Art. 18.2 numeral 6 de la ORDENANZA QUE AUTORIZA Y REGULA EN LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES LA DELEGACIÓN AL GESTOR PRIVADO DEL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN, publicada el 29 de marzo de 2018 en el R.O. Edición Especial No. 382.

Pregunta 21: Plazo

Finalmente, toda vez que el Gestor tendrá en funcionamiento un sistema de información fiscalizado y aprobado por la Municipalidad, se solicita incluir un plazo máximo de 15 días contados desde la solicitud del Gestor para definir el posible aumento y/o disminución.

Respuesta 21:

No procede. En el proyecto de Contrato se establecieron plazos razonables.

Pregunta 22: CLÁUSULA DUODÉCIMA, numeral 15.I, enumerado 3

La aprobación de los permisos y licencias es un procedimiento estatal. ¿Se puede incluir dentro de las obligaciones para el municipio dar las facilidades para gestionar estos permisos ante las distintas entidades públicas y plazos para ello, para evitar que el contratista se vea en situación de incumplimiento por causas ajenas a su voluntad?

Respuesta 22:

La M.I. Municipalidad colaborará prestando apoyo mediante gestiones administrativas de acompañamiento para que tales solicitudes sean atendidas en las diversas entidades.



Pregunta 23: CLÁUSULA DUODÉCIMA, numeral 15.3, enumerado 2

Muchas veces para garantizar el financiamiento se utiliza los flujos futuros. ¿Por qué en este caso no se puede utilizar, si además es un estándar internacional incluso preñar el contrato? ¿Por qué el contrato busca limitar las opciones de financiamiento del contratista? Adicionalmente, este punto sería contradictorio con lo previsto en el Art. 14 del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera (Decreto Ejecutivo No. 1040), que si permite esta actividad.

Respuesta 23:

El Municipio debe eliminar toda posibilidad de riesgo previsible en la ejecución contractual. Se modifica el proyecto del contrato respecto de lo expuesto en la pregunta en el sentido de excluir la posibilidad de comprometer o preñar flujos futuros, así como la tasa.

Pregunta 24: CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA, primer párrafo

Para acordar los casos en los que se dispondrá la intervención en la administración del operador, siendo que se trata de una medida administrativa muy severa. ¿Se podría detallar taxativamente el tipo de acciones u omisiones causales de la intervención?

Respuesta 24:

En la Cláusula Décima Novena ya están detalladas taxativamente las acciones u omisiones causales de la intervención. Se han efectuado modificaciones respecto de las exigencias para la procedencia de las causas de intervención en el Proyecto de Contrato.

Pregunta 25: CLÁUSULA DÉCIMO SÉPTIMA, numeral 17.4

Dado que la minimización puede seguir diferentes criterios, y llegar a un mínimo desde el punto de vista técnico podría resultar en un gran perjuicio económico, ¿Podría aclararse cuál es el significado y alcance de 'minimizar al máximo'?

Respuesta 25:

Se refiere a que el Gestor Delegado deberá reducir en el mayor grado posible el impacto ambiental.

Pregunta 26: CLÁUSULA VIGÉSIMA, Segundo párrafo

La cláusula señala que 'la insuficiencia del flujo de naves no será causal para restablecer el equilibrio económico financiero del contrato, en razón de que el riesgo de dicho flujo lo asume exclusivamente el operador'. Si esto es así, y el nivel de tráfico de embarcaciones hacia Guayaquil es tal que los ingresos del Gestor Privado no resultan suficientes para afrontar sus costos operativos, el Gestor estaría obligado a continuar con las actividades de dragado con pérdidas en forma permanente durante toda la vigencia del Contrato. ¿Podría reconsiderarse la posibilidad de solicitar el restablecimiento del Equilibrio Económico, o alguna otra medida similar que permita remediar esta situación, en casos de caída grave del tráfico que no hagan viable desde el punto de vista económico a la Concesión?

Respuesta 26:

En el Estudio de Demanda Versión 2, publicado en el portal web de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, se han establecido consideraciones respecto a la pérdida de mercado. Adicionalmente se ha establecido un ajuste por variación de volumen en la Cláusula 18.2 del proyecto del contrato, la cual ha sido objeto de modificación en la Aclaración No. 2 Ajuste por Variación por Volumen de la presente Acta.



Pregunta 27:

Adicionalmente, dado que el análisis de un posible restablecimiento económico no depende de los valores absolutos de ingresos y/o costos, sino de la diferencia que exista entre ellos ¿Cómo haría el Gestor y/o la Municipalidad para medir y separar entre esos diferentes fenómenos?

Respuesta 27:

La cláusula vigésima "Eventos Extraordinarios" del proyecto de contrato contempla sobre tal particular en el tercer párrafo que *"Las Partes acuerdan que para la determinación del desequilibrio económico se identificarán en primer lugar, las variaciones de los egresos relacionados estricta y directamente con él o los rubros afectados por las circunstancias establecidas en la presente cláusula, y, además, que la pérdida económica en el pertinente ejercicio haya sido generada directamente por dicho aumento del rubro o rubros afectados."* En función de aquello, es responsabilidad del gestor privado llevar un registro contable pormenorizado que permita identificar las variaciones de los egresos en relación al rubro o rubros afectados.

Pregunta 28:

En caso que el restablecimiento del Equilibrio Económico no pueda ser alcanzado a través de un ajuste de las tasas portuarias de dragado, ni mediante una extensión del plazo de vigencia del Contrato, ¿Qué otras medidas y/o mecanismos adicionales estaría dispuesto a considerar el Municipio?

Respuesta 28:

La Cláusula Vigésima de Eventos Extraordinarios establece la posibilidad de reestablecer el equilibrio económico mediante otro mecanismo que puedan pactar las partes. Por lo tanto, en caso de no ser posible o conveniente la adopción de los otros mecanismos contemplados en la cláusula, el Gestor Privado podrá proponer el mecanismo idóneo y apegado a la normativa aplicable y a las exigencias del contrato para que sea analizado por la M.I. Municipalidad de Guayaquil y de ser procedente, aplicado convencionalmente para el restablecimiento.

Cabe señalar, que la misma cláusula establece que, en ningún caso, hipótesis ni circunstancia la Municipalidad podrá restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato mediante el pago de una compensación o equivalente, o mediante subsidios de ningún tipo a la operación.

Pregunta 29: CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA y Respuesta 93.

En relación a la Terminación Anticipada del Contrato y la Respuesta 93. ¿Cuál sería el mecanismo que será implementado por la Municipalidad para definir ese 'valor de los trabajos efectuados y no solventados por el cobro de tarifa'? Asimismo, ¿Cuáles serían los plazos asociados a dicho mecanismo?

Respuesta 29:

Se aplicarán los mecanismos que técnica y jurídicamente correspondan y respetando el derecho del gestor privado.

En cuanto al plazo, el proyecto de contrato en su cláusula vigésima primera numeral 4, establece respecto de la liquidación en cualquier caso de terminación del contrato, lo siguiente: *"(...)Terminado el Contrato por cualquiera de las causas previstas en el presente Contrato, el mismo será liquidado en un plazo máximo de noventa (90) días, contados a partir: i) del vencimiento del plazo del contrato; ii) de la notificación del acto administrativo que declara la terminación unilateral del contrato por incumplimiento del gestor privado, iii) de la*



suscripción del acuerdo de terminación por mutuo acuerdo celebrado entre el Municipio de Guayaquil y el Gestor Privado, iv) de la expedición del laudo o sentencia firme que declare la terminación del Contrato por incumplimiento de la M. I. Municipalidad de Guayaquil.(...)”

Pregunta 30: CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA, numeral 3

En caso de que la M.I Municipalidad de Guayaquil declare la terminación unilateral y anticipada del Contrato sin causa justificada, la M.I Municipalidad de Guayaquil responderá por los daños directos probados que dicha terminación le pudiere causar al Operador. La legislación ecuatoriana reconoce ampliamente la responsabilidad por daños y perjuicios por el accionar estatal, ¿Por qué no usar el estándar regular y limitarlo solo a daños directos? ¿Esto significa que el municipio no solo que no asume riesgos en el proyecto, sino que tampoco respondería por posibles perjuicios causados al contratista por acciones de la autoridad delegante?

Respuesta 30:

La Municipalidad responderá por los perjuicios directos.

Pregunta 31: CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA, literal h (L)

¿Cuál es el plazo para designar el tribunal arbitral?

Respuesta 31:

La M.I. Municipalidad designará uno de los 3 árbitros que componen el Tribunal en el término máximo de 15 días, a partir de la fecha en la que se le requiera tal designación, siempre que tal requerimiento cumpla con la normativa aplicable y la cláusula de solución de controversias. En caso de falta de acuerdo respecto al árbitro que debe ser designado por ambas partes, se solicitará el sorteo del mismo en el mismo término antedicho.

Pregunta 32: CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA, literal j

Se señala que no se someterán a arbitraje los asuntos tributarios. ¿Cuál es el alcance de este enunciado? La tasa es un tributo. Si hay un problema con la tasa, ¿No se puede someter al arbitraje?

Respuesta 32:

De acuerdo al artículo 20 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas no se someterán a arbitraje los asuntos tributarios.

Pregunta 33: CLAUSULA VIGÉSIMA SÉPTIMA, penúltimo párrafo

Se menciona que el Operador tendrá derecho a la estabilidad jurídica prevista en la legislación sectorial aprobada por el Comité APP, resolución que se agrega a este Contrato como documento habilitante. ¿Cuál es el alcance de la estabilidad jurídica? ¿Cuáles son las normas que se estabilizan? El Art. 15 de la Ley Orgánica de Incentivos para las Asociaciones Público Privadas y la Inversión Extranjera, señala que se estabilizan las normas que hayan sido declarados como esenciales en los correspondientes contratos de gestión delegada. Sin embargo, el contrato solo menciona la Resolución del Comité de Asociaciones Público Privadas. ¿Es decir, ninguna otra norma específica u ordenanza municipal se estabiliza para efectos de este contrato?

Respuesta 33:

En esta materia la Entidad Contratante se somete al ordenamiento jurídico aplicable.



Pregunta 34: Pregunta y respuesta 73 del Acta

Se solicita a la Municipalidad confirmar si ese valor referencial (US\$ 350.000 anuales según el Pliego) constituye un valor máximo. En caso que no fuera un valor máximo, se solicita aclarar cuál sería el mecanismo para cubrir esa diferencia por mayores costos.

Respuesta 34:

Sí, es un valor máximo, reajutable anualmente por IPC.

Pregunta 35: Pregunta y Respuesta 119

¿Podrían confirmar si la Tabla mencionada en la Respuesta 119 hace parte del Contrato, Pliegos o alguna otra documentación contractual?

Respuesta 35:

La Matriz de Riesgo que consta en el Proyecto presentado por la M.I. Municipalidad de Guayaquil y aprobado por el Comité Interinstitucional de Asociaciones Público Privadas, forma parte integrante del Contrato, sin perjuicio de lo cual la enunciación de tales riesgos en dicho documento no excluye la asignación de los demás riesgos que consten en el contrato y sus demás documentos. De igual manera, la cuantificación de los riesgos en dicha matriz de riesgos es referencial.

Pregunta 36: Pregunta y Respuesta 125 del acta

Dado que el funcionamiento de los mecanismos de controversias (incluyendo montos mínimos, sede de arbitraje, etc.) resultan críticos al momento de analizar los riesgos del proyecto, ¿Podrían confirmar si la definición de dichos mecanismos será negociada en forma previa o posterior a la adjudicación?

Respuesta 36:

Entendemos que se refiere a la Pregunta y respuesta 126 del acta del 07 de mayo de 2018. El adjudicatario podrá proponer una modificación a dicho proyecto de cláusula y la M.I. Municipalidad de Guayaquil analizará y resolverá si la misma procede, de forma previa a la suscripción del contrato. Sin perjuicio de lo anterior, el proyecto de cláusula será puesta a consideración de la Procuraduría General del Estado para su aprobación.

Pregunta 37: Experiencia General y Específica

Según los pliegos, el oferente debe acreditar experiencia que cumpla con determinados requisitos además de haber sido ejecutada en los últimos 5 años. Considerando que deben presentarse proyectos con gran volumen de dragado y gran volumen de facturación, por favor confirmar que se tomará como referencia la fecha de terminación del proyecto sin tomar en cuenta que la fecha de inicio es anterior.

Respuesta 37:

Se confirma que para el cómputo de los 5 años se tomará en cuenta la fecha de terminación del proyecto.



Pregunta 38:

En los documentos del concurso no se encuentra la información geológica de Santa Ana, Estero Cobina y Estero del Muerto, solicitamos la información geológica detallada de áreas de trabajos dentro de los tres sectores mencionados para el presente proyecto.

Respuesta 38:

No existe información geológica disponible para este componente en los sitios requeridos; sin embargo, se pueden obtener criterios con los componentes geológicos y sedimentológicos constantes en el Estudio del 2012.

Pregunta 39:

Solicitamos los planos AutoCAD y las coordenadas de todos los puntos referenciales de línea central del canal de navegación y el ancho de fondo de cada tramo del canal de navegación dentro de los sectores Santa Ana, Estero Cobina y Estero del Muerto para el presente proyecto.

Respuesta 39:

Remitirse a la información que consta en la Batimetría de marzo de 2018, publicada en el portal web institucional de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, y demás información batimétrica de los distintos canales, publicada en el mismo portal.

Pregunta 40:

Sobre la Tabla 3 de Anexos 1, 2 y 3 de Acta de 003-2018 (ver la figura), solicitamos las coordenadas de los puntos de partida y puntos finales del cada tramo entre las boyas del canal de navegación que corresponden a Boya 80, Boya 1, Boya 3, Boya 5, Boya 12, Boya 22, Boya 23, Boya 26 y Boya 32.

ANEXO No. 2

Los datos de canal de navegación en los puntos de canal de navegación en la longitud dependiente del tipo de material. En la siguiente tabla se describen los anchos de los puntos de partida.

Tabla 3. Anchos de canal a lo largo

BOYAS	Ancho canal (en metros)	OBSERVACIONES
CANAL DE ACCESO MARÍTIMO - ESTERO SALADO		
Boya 80 a Boya 81	140	Material suelto, requiere dragado
Boya 81 a Boya 82	75	Área de Material suelto, requiere dragado
Boya 82 a Boya 83	80	Área de Material suelto, requiere dragado
Boya 83 a Boya 84	75	Área de Material suelto, requiere dragado
Boya 84 a Boya 85	140	Material suelto, requiere dragado
Boya 85 a Boya 86	120	Material suelto, requiere dragado
Boya 86 a Boya 87	120	Poca roca requiere dragado
CANAL DE ACCESO MARÍTIMO - ESTERO COBINA		
Boya 88	140	Material suelto, requiere dragado, corte
Boya 88 a Boya 89	140	Material suelto, requiere dragado, corte
CANAL DE ACCESO MARÍTIMO - ESTERO DEL MUERTO		
Boya 1	110	Material suelto, requiere dragado, corte
Boya 3	110	Material suelto, requiere dragado, corte
Boya 5	115	Material suelto, requiere dragado, corte
CANAL DE ACCESO MARÍTIMO - ESTERO SANTA ANA		
Boya 12	140	Material suelto, requiere dragado, corte
Boya 22	115	Material suelto, requiere dragado, corte
Boya 23	140	Material suelto, requiere dragado, corte
Boya 26	140	Material suelto, requiere dragado, corte
Boya 32	140	Material suelto, requiere dragado, corte
CANAL ALUVIAL - BOGOTAS		
Calle de Santa Ana a B. de Pantoja	115	Material suelto, requiere dragado

Respuesta 40:

Las coordenadas del canal marítimo de la boya de mar a la boya 80, se encuentra en el Portal web de la Municipalidad en el siguiente link:



<http://www.guayaquil.gob.ec/Paginas/dragado.aspx?RootFolder=%2FDragado%2F6%29%20PLAN%20BASE&FolderCTID=0x0120003335623FF87747468E1F935A5A1D2730&View=%7B4FCD2213-CBBD-4F81-BFDD-EC8E7417549B%7D>

La batimetría de los esteros Santa Ana, Cobina, El Muerto, se encuentra en el Portal web de la Municipalidad en el siguiente link:

http://www.guayaquil.gob.ec/Paginas/dragado.aspx?RootFolder=%2FDragado%2F8%29%20BATIMETRI%CC%81A%20ACTUALIZADA%20A%20MARZO%202018%20DEL%20CANAL%20DE%20ACCESO%20AL%20PUERTO%20DE%20GUAYAQUIL%2FINFORME%20BATIMETRICO&FolderCTID=0x0120003335623FF87747468E1F935A5A1D2730&View=%7B4FCD2213-CBBD-4F81-BFDD-EC8E7417549B%7D/BT_PERIMETRAL_MARITIMA_FEBRERO_2018_COMPLETO.dwg

Pregunta 41:

En Tabla 3-43. Resumen de las características del ancho y profundidad del canal del capítulo 3.2.6.4.4 Dimensionamiento definitivo del documento a.2) Análisis Técnico, los Abscisas que corresponden a cada ancho no coinciden con los datos que se muestran en Tabla 3-58. Tramos y secciones de la capitula 3.4.1 Metodología para la Determinación de Volúmenes a Dragar del mismo documento, por favor aclarar cuál será tomado como dato de referencia. A continuación, son los dichos cuadros:

Tabla 3-58. Tramos y secciones

TRAMO	ABSCISAS		ANCHOS (m)
	Desde	Hasta	
Boya de Mar – Boya 6	0+000	10+400	160
Boya 6 – Boya 13	10+400	19+000	120
Boya 13 – Boya 15 A	19+000	25+200	180
Boya 15 A – Boya 17	25+200	31+600	120
Boya 17 – Boya 32	31+600	45+450	160
Boya 32 – Boya 66	45+450	89+550	120
Boya 66 – Boya 80	89+550	91+350	120

Tabla 3-43. Resumen de las características del ancho y profundidad del canal

Tramo	Desde	Hasta	Ancho (m)	Profundidad (m)
Tramo 1 Boya de Mar - Boya 7	0+000	10+900	11,85	160
Tramo 2 Boya 7 – Boya 13	10+900	19+150	11,85	120
Tramo 3 Boya 13 – Boya 15A	19+150	25 + 250	No Necesita Dragado	180
Tramo 4 Boya 15A – Boya 17	25 + 250	31 + 600	No Necesita Dragado	120
Tramo 5 Boya 17 – Boya 33	31 + 600	46+800	11,54	160
Tramo 6	46+800	77 + 350	11,54	120



Respuesta 41:

A continuación, se presentan la información actualizada correspondiente a la Tabla 3-43 Resumen de las características del ancho y profundidad de canal y a la Tabla 3-58 Tramos y secciones del documento Análisis Técnico. Adicionalmente remitir a la Aclaración No. 3 Aclaraciones técnicas.

Tabla 3-43 Resumen de las características del ancho y profundidad del canal

Tramo	Desde	Hasta	Profundidad (m)
Tramo 1 Boya de Mar - Boya 7	0+000	10+900	11,85
Tramo 2 Boya 7 - Boya 13	10+900	19+150	11,85
Tramo 3 Boya 13 - Boya 15A	19+150	25 + 250	No Necesita Dragado
Tramo 4 Boya 15A - Boya 17	25 + 250	31 + 600	No Necesita Dragado
Tramo 5 Boya 17 - Boya 33	31 + 600	46+800	11,54
Tramo 6 Boya 33 - Boya 66	46+800	77 + 350	11,54
Tramo 7 Boya 66 - Boya 80	77 + 350	91 + 350	No Necesita Dragado

Tabla 3-58. Tramos y secciones

TRAMO	ABSCISAS		ANCHOS (m)
	Desde	Hasta	
Boya de Mar - Boya 7	0+000	10+900	160
Boya 7 - Boya 13	10+900	19+150	120
Boya 13 - Boya 15 A	19+150	25+250	180
Boya 15 A - Boya 17	25+250	31+600	120
Boya 17 - Boya 32	31+600	46+800	160
Boya 32 - Boya 66	46+800	77+350	120
Boya 66 - Boya 80	77+350	91+350	120

Pregunta 42:

Por favor aclara si los canales son de un solo sentido de navegación o de dos sentidos.

Respuesta 42:

Remitirse al Reglamento de Operaciones de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, el mismo que lo puede encontrar en el siguiente enlace:

http://www.apg.gob.ec/files/reglamento_operaciones_apg.pdf



Pregunta 43:

En los documentos del concurso se menciona varias veces VTS y VTMS, por ejemplo:

(1) En 4.9.7g) del Pliegos Dragado dice "...el equipo y sistema para el Control y Gestión del Tráfico Marítimo (VTS), ..."

(2) En a.1) del Proyecto Propuesto, Tabla 1-1: Inversión Privada Inicial Referencial en (US\$) menciona VTMS en la parte resaltada.

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	TOTAL
INVERSIONES	34,740,337	30,557,110	17,079,168	82.376.615
Servicio Dragado de Corte y Succión (Roca)			17,079,168	17,079,168
Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos)	30,557,110			30,557,110
Compra de 1 Draga Succión (Sedimentos)		30,557,110		30,557,110
Vessel Traffic Management Solutions (VTMS)	3,000,000			3,000,000
Gastos Preoperativos	1.183.228			1.183.228

Fuente: Análisis Financiero y Económico del Proyecto

(3) En el inciso 21.3.8 de Capítulo 21 Escenario Recomendado se menciona varias veces VTS, particularmente en Tabla 13. Presupuesto Estimado de Instalación de un Sistema VTS para Control de Tráfico en el Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil, en la cual se muestran equipos y presupuesto de VTS.

- 6.1 ¿Si los VTS y VTMS mencionados en diferentes documentos son los mismos contenidos? En caso que no, por favor aclarar de qué se refieren y si es necesario cotizar por cada uno respectivamente.
- 6.2 En la oferta económica, ¿si el gestor privado solamente necesita considerar los equipos y sus cantidades que se indican en Tabla 13 Presupuesto Estimado de Instalación de un Sistema VTS para Control de Tráfico en el Canal de Acceso al Puerto de Guayaquil? En caso que no, por favor aclarar cuáles son los equipos requeridos para el presente concurso, e indicar especificaciones, cantidad y requerimiento de instalación.
- 6.3 En caso de que en el proceso de instalación de equipos VTS se involucran trámites de protección de medio ambiente, adquisición de tierra y permisos etc., ¿quién será responsable? ¿Y quién será cargo de los gastos relevantes?
- 6.4 ¿Si para el sistema de VTS se implica exoneración de impuesto? En caso de no, por favor indicar la tasa.

Respuesta 43:

1. Se confirma que la definición de VTS y VTMS es la misma, de acuerdo a la consulta 6.1.
2. Si bien los datos referenciales para el VTS constan en la información publicada en el portal web de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, (carpeta 3 DRAGADO FULL CANAL ACCESO GYE 2012, Capítulo 21, Pág. 63). La Autoridad Competente (Autoridad Portuaria de Guayaquil), indica que algunas características de dicho sistema han sido modificadas, por lo que además de lo señalado deberán cumplir las normas y recomendaciones IALA que apliquen al momento. Por lo tanto, lo establecido en el proyecto de contrato, la cláusula duodécima primera, numeral 23, se mantiene y su plazo de implementación. Se coordinará con la Autoridad Competente las características del sistema, pero limitando su aporte al valor referencial establecido en las corridas financieras del proyecto, es decir, hasta USD\$3'000.000,00 (Tres millones de dólares de los Estados Unidos de Norteamérica).
3. Corresponderá a la autoridad competente lo consultado en el numeral 6.3



4. Con relación a lo consultado el numeral 6.4 remitirse al Informe de Cuantificación de Incentivos APP "Proyecto para Delegación a la Iniciativa del Dragado de Profundización del Canal de Acceso a Terminales Portuarias de Guayaquil", emitido por el SENA E, donde se incluye el sistema VTS.

Pregunta 44:

La entidad de derecho privado con propósito específico constituida para la suscripción del Contrato:

Como respuesta a la Pregunta No. 35 en el Acta No. 003-2018 (Página 19), la Municipalidad de Guayaquil señaló que no procedía la propuesta de que la entidad de derecho privado con propósito específico constituida para la suscripción del Contrato asuma, de manera individual, la totalidad de las responsabilidades que se puedan generar por la ejecución del Contrato.

La respuesta emitida por la Municipalidad genera, inminentemente, serias contingencias para nuestro grupo empresarial y, además, pone en duda nuestra participación en el Proyecto. Consideramos que la entidad de derecho privado con propósito específico constituida para la suscripción del Contrato va a realizar una fuerte inversión monetaria para la ejecución de las obras, además de que entregará las garantías establecidas en el Contrato, las que también son onerosas, razón por la cual podrá, por sí misma, responder por las potenciales responsabilidades que se puedan generar de la ejecución Contractual.

Nuestro grupo empresarial, mantiene una costumbre mercantil específica para los Contratos de Asociación Público-Privada (APP), en la que crea una persona jurídica, con el objeto específico de ejecutar las obras y cumplir con las obligaciones Contractuales, y concomitantemente, esta persona jurídica asume, individualmente, toda la responsabilidad por la ejecución Contractual.

Esta práctica también es lo convencional internacionalmente para este tipo de proyectos por lo cual esperamos lograr la comprensión de la Municipalidad de Guayaquil.

Solicitamos muy respetuosamente a la Municipalidad que modifique las cláusulas relativas a la responsabilidad civil derivada de la ejecución contractual, de una manera en la que pueda viabilizar nuestra participación en este Proyecto de gran envergadura y de gran importancia para nuestro grupo empresarial.

Respuesta 44:

Frente a una situación de eventual incumplimiento es válido y razonable que la Municipalidad en ejercicio de sus prerrogativas de resguardar el interés público exija el cumplimiento de la obligación principal (ejecución del contrato) a él o los adjudicatarios del procedimiento de contratación mediante el mecanismo de la solidaridad, la cual en caso de que la oferta sea presentada de forma conjunta está limitada al porcentaje de participación de cada uno de los integrantes del compromiso de constituirse en una entidad de propósito específico.

En tal sentido se modifica el proyecto de contrato con el objeto de aclarar que la solidaridad antedicha se circunscribe a exigir y materializar el cumplimiento de la obligación principal (ejecución integral del objeto contractual) por parte de la o las adjudicatarias, en caso de incumplimiento por parte del gestor privado.



Pregunta 45:

Según el oficio Nro. MEF-MINFIN-2018-0010-O emitido por el Ministerio de Economía y Finanzas de la República del Ecuador:

- 8.1 El artículo 9.3 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, dispone: Las sociedades que se creen o estructuren en el Ecuador para el desarrollo de proyectos públicos en asociación público-privado (APP), gozarán de una exoneración del pago del impuesto a la renta durante el plazo de diez años contados a partir del primer ejercicio fiscal en el que se generen ingresos operacionales establecidos dentro del objeto de la APP. Dado que el plazo total de construcción y mantenimiento del proyecto será 25 años, después de que finalice el plazo de diez años de exoneración, ¿si la empresa puede solicitar prórroga de plazo de esa exoneración de impuesto?
- 8.2 El último inciso del artículo 125 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, determina que están exentas del pago todos los tributos al comercio exterior, excepto las tasas por servicios aduaneros. ¿Si esta exoneración está sujeto al plazo de diez años? ¿O esta exoneración estará vigente durante el plazo de proyecto de APP?
- 8.3 La Ley reformativa para la Equidad Tributaria en el Ecuador en su artículo 159.1, inciso primero dispone que: Están exentos del impuesto a la salida de divisas los pagos al exterior que efectúen las sociedades que se creen o estructuren para el desarrollo y ejecución de proyectos públicos en asociación público-privada. ¿Si esta exoneración está sujeto al plazo de diez años? ¿O esta exoneración estará vigente durante el plazo de proyecto de APP?

Respuesta 45:

1. Con relación a la pregunta 8.1, la exoneración del Impuesto a la Renta, en el marco de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público Privadas, está limitada a un periodo de diez años. La M.I. Municipalidad de Guayaquil no es competente para pronunciarse respecto de eventuales pedidos de prórroga de incentivos en materia tributaria.
2. Respecto a la pregunta 8.2, la exoneración del pago de tributos al comercio exterior estará vigente durante el plazo de proyecto de APP.
3. El Art. 17 de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas, establece que los incentivos relacionados con proyectos ejecutados bajo la modalidad de asociación público-privada, se mantendrán mientras el contrato de gestión delegada se encuentre vigente, salvo las exenciones previstas en el artículo 9.3 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno.

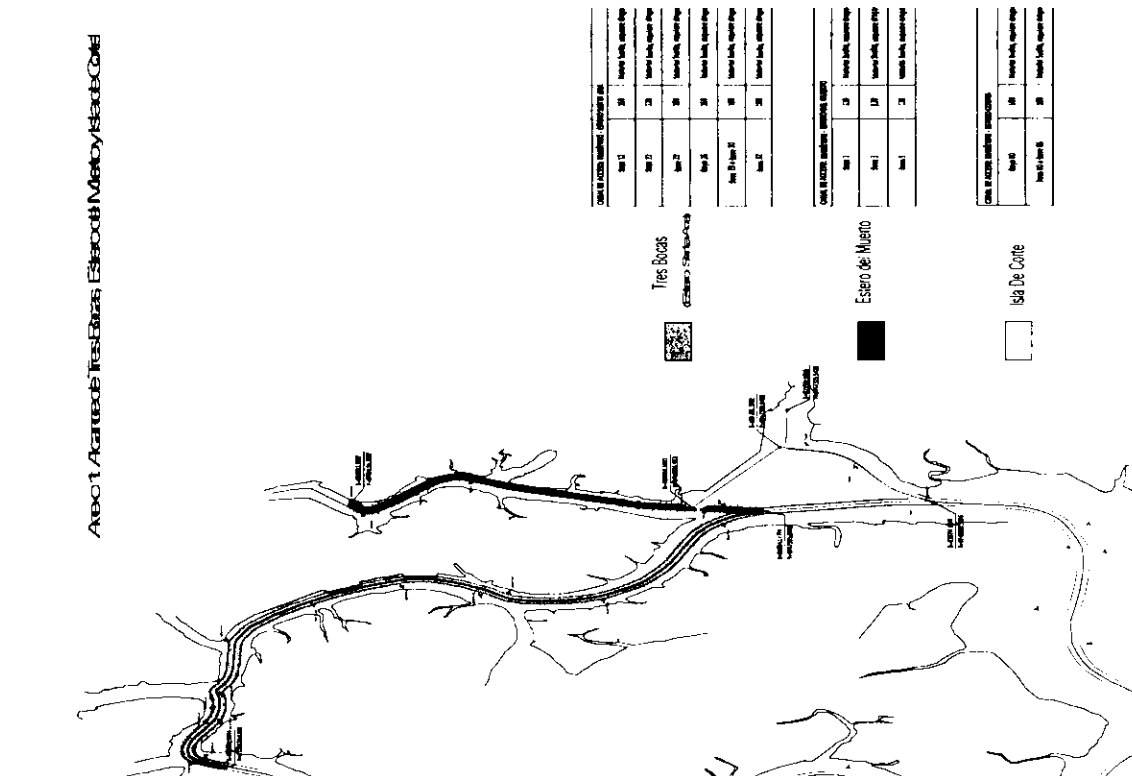
Pregunta 46: Volúmenes a dragar

De acuerdo a nuestra batimetría efectuada en áreas que no había datos de profundidades en los documentos del concurso y al alcance de dragado indicado en el anexo 4 del Acta No. 003-2018 emitido el día 7 de mayo, hemos calculado que tenemos un volumen total de apertura a dragar de aproximadamente 17,000,000 m³ en los sectores de Tres Bocas, Estero del Muerto y Isla de Corte, y un volumen total de apertura a draga de aproximadamente 1,700,000m³ en el sector del Canal Acceso Puerto Fluvial, Junto con el volumen del canal exterior (boya de mar hasta boya 17) y del estero salado (boya 17 hasta boya 80) tenemos un volumen total a dragar de 35.000.000 m³ (Cantidad de obra sin sedimentación).

Este volumen es mucho más grande que el volumen en el reporte entregado por Ustedes (Oficio DIR-007337 Obras Públicas Informe de Viabilidad Técnica que se encuentra en CAPITULO 2 INFORMES DE VIABILIDAD de la carpeta PROYECTO APP DRAGADO) y la tabla Anexo 13.- Corrida Financiera CON Incentivos, SIN modificar tarifa que se encuentra en CAPÍTULO 1 PRESENTACIÓN DEL PROYECTO de la carpeta PROYECTO APP DRAGADO, donde se indica un volumen total incluyendo tolerancia de 50 cm.

Utilizamos los documentos formato AutoCAD de diseño de canal propuesto por Ustedes mediante los documentos del concurso, por favor ver el dibujo anexo (Anexo 1) para el Alcance de Tres Bocas, Estero del Muerto e Isla de Corte. Solicitamos aclaraciones sobre:

- 9.1 Por favor confirmar que el alcance que hemos utilizado para cálculo de volumen es el mismo alcance del diseño que fue entregado por ustedes.
- 9.2 Solicitamos la aclaración de la gran diferencia entre volúmenes que nosotros hemos encontrado y los volúmenes que Ustedes ponen en Anexo 13.- Corrida Financiera CON Incentivos SIN modificar tarifa.



Respuesta 46:
 Remitirse a la Aclaración No. 3 Aclaraciones Técnicas.

Pregunta 47:
 Los documentos de la licitación sugieren que los licitantes deberán garantizar la disponibilidad de fondos suficientes al momento de la firma del contrato. Las instituciones financieras extranjeras generalmente solo contraen compromisos legalmente vinculantes cuando están convencidas de que el interesado tiene un caso comercial sólido, que creen que es el caso solo si, entre otras cosas se le ha adjudicado el proyecto al interesado. Los documentos de la licitación además esperan que el contratista ganador haya establecido una empresa con un propósito especial cuando se le adjudique el proyecto. Este puede no ser el caso, ya que no existe una justificación para establecer dicha empresa si el proyecto no se adjudica.

¿La MIMG estará dispuesta a mostrar consideración por el hecho de que los compromisos jurídicamente vinculantes con respecto a la disponibilidad de los fondos necesarios solo pueden garantizarse una vez que se ha adjudicado el proyecto?



¿La MIMG estará dispuesta a mostrar consideración por el hecho de que la compañía de propósito especial que firmará el contrato solo se establecerá una vez que se haya adjudicado el proyecto?

Respuesta 47:

1. Para la presentación de la oferta se ha requerido una Carta de Intención de Financiamiento conforme los requisitos exigidos en los Pliegos. El plazo para la instrumentación del financiamiento se encuentra contenido dentro de la etapa de organización, por lo que el gestor privado tiene hasta 120 días para cumplir todos los requisitos exigibles para el inicio de las obras, incluyendo su financiamiento.

El gestor delegado deberá cumplir con obtener el flujo de los recursos de tal financiamiento previo al inicio de operaciones en el plazo máximo de 120 días contados a partir de la suscripción del contrato.

Para efectos de la comprobación de la obtención del flujo de financiamiento la Municipalidad verificará la disponibilidad de los recursos suficientes acorde a las etapas de ejecución contractuales conforme al cronograma aprobado.

Adicionalmente, remítase a las respuestas 78 y 92 del acta del 07 de mayo del 2018 publicada en la web de la Municipalidad.

2. En cuanto al momento en que se debe establecer la sociedad de propósito específico, la misma deberá constituirse en el término de los 60 días de notificada la adjudicación, tal como se establece en el numeral 2.16 de los Pliegos.

Pregunta 48:

El contrato propuesto requiere que el contratista obtenga aprobaciones de uno o más departamentos divisiones y organismos de la MIMG en varias instancias. Además, se confieren poderes bastantes extensos al Alcalde de Guayaquil. La transparencia de la relación entre la MIMG y el Contratista se beneficiaría si las garantías se incorporan en los procesos de aprobación y toma de decisiones, a fin de evitar una influencia indebida causada por preferencias políticas o personales. ¿La MIMG estaría dispuesta a revisar esto?

Respuesta 48:

La M.I. Municipalidad de Guayaquil se sujetará al acatamiento del marco jurídico en cuanto a la supervisión objetiva del cumplimiento del contrato, apegado al ejercicio razonable de sus competencias. Para tales efectos tanto el Administrador del Contrato como su Fiscalizador serán contratados por la Municipalidad y su costo será asumido por el gestor privado.

Pregunta 49:

Conforme al contrato propuesto, se espera que el contratista asuma todos los riesgos que puedan afectar sus operaciones durante el periodo de concesión de 25 años, excepto en circunstancias excepcionales que pongan en peligro el equilibrio económico del contrato y cuya evaluación es prerrogativa del Alcalde de la MIMG. Aun si se reconoce, un evento excepcional, no se establece el mecanismo que daría lugar al pago de alguna compensación por parte de la MIMG. Como resultado, existe un alto grado de incertidumbre si el contratista podrá enfrentar las consecuencias de, por ejemplo, un declive en la economía de Ecuador, un bloqueo o embargo en el puerto de Guayaquil, guerra o situaciones de guerra, cambios en las leyes (que no sean impuestos), terremotos, construcción futura a lo largo o en el río, un bloqueo por un buque naufragado, etc.



Las consecuencias para el contratista de tales situaciones solo pueden ser compensadas con fondos adicionales para cubrir las pérdidas financieras y / o el costo de las medidas correctivas. ¿Está dispuesta la MIMG para asistir al contratista en tales circunstancias y, de ser así, de qué manera?

Respuesta 49:

Las circunstancias bajo las cuales procede el restablecimiento del equilibrio económico del contrato están descritas en la cláusula vigésima "Eventos Extraordinarios". También debe considerarse que en caso de presentarse un caso fortuito o fuerza mayor se aplicará lo previsto en la cláusula vigésima segunda "caso fortuito o fuerza mayor".

Pregunta 50:

El contrato propuesto permite un ajuste del peaje a través de la indexación sobre la base de los índices de precios al consumidor, relacionados con Ecuador y los Estados Unidos. Estos pueden no ser completamente representativos del costo real del contratista. ¿Está la MIMG preparada para aceptar otros índices de precios en la determinación de cualquier ajuste de precios?

Respuesta 50:

Los índices contemplados por la Municipalidad de Guayaquil en el proyecto de contrato son equitativos y emitidos por órganos gubernamentales competentes en el país y Estados Unidos para la medición de la inflación. Remítase a la cláusula octava "AJUSTE DE TASAS POR IPC Y AJUSTE DE TASA POR VARIACIÓN DEL VOLUMEN DE TRB DE LAS NAVES" del proyecto de contrato.

Pregunta 51:

Los documentos de la licitación indican varias descripciones de requisitos con respecto a las profundidades que debe alcanzar y mantener el contratista, que estipulan para el Canal Marítimo en unos casos "hasta el MLWS", y en otros casos un calado mínimo autorizado como en el caso de los goles con un mínimo autorizado "con beneficio de marea"; en el caso de las terminales de Guayaquil con calado mínimo autorizado "en marea baja"; y finalmente un calado suficiente para permitir a los buques "salir desde las terminales de Guayaquil con marea baja para navegar ininterrumpidamente a lo largo del canal y llegar a salir por la Boya de Mar directamente en una sola marea".

Para el Canal Fluvial los requerimientos varían desde cierta profundidad "al MLWS" hasta una profundidad suficiente para permitir "la operación de buques con un calado mínimo autorizado de 7,50 metros con beneficio de marea".

Los requisitos relacionados con un calado mínimo autorizado de "con beneficio de marea", "en marea baja" y "en una sola marea", son requisitos funcionales cuya consecución depende en gran medida de factores desconocidos e imprevisibles e incontrolables por parte del contratista como el viento, la corriente, las olas, la salinidad y la temperatura del agua, la velocidad del buque, la forma del casco del buque, el asentamiento y trinado del buque etc. Para que el contratista pueda realizar una evaluación confiable de sus obligaciones técnica y financiera necesita de una definición firme de profundidad.

¿Podría la MIMG proporcionar una tabla que muestre las profundidades de diseño en números absolutos que deba alcanzar el contratista y los puntos de referencia (como el MLWS) con los que habrá que medirlos?



Respuesta 51:

Si bien es cierto, las referencias son de calados para el cálculo de accesibilidad de los buques, la referencia para el proyecto será la profundidad obtenida al MI.WS. Remitirse a la Aclaración No. 3 Aclaraciones Técnicas.

Pregunta 52:

Los documentos de la licitación autorizan al contratista cobrar un peaje a los usuarios del canal, para lo cual se espera que el contratista suministre e implemente un sistema. Como el contratista no es (una extensión de ninguna) agencia gubernamental, ¿De qué manera se implementará la exigencia del contratista para facturar y cobrar el peaje, de modo que se garantice el pago por parte de las navieras por el uso del canal? Por ejemplo ¿cómo se implementaría un impedimento de zarpe previo el Pago?

Respuesta 52:

En cuanto al impedimento del zarpe remitase al artículo 29 de la Ordenanza.

Se ha reformado el sistema de cobro de las tasas en el proyecto de contrato y posteriormente se seguirá el trámite para la reforma de la Ordenanza pertinente, conforme al siguiente texto:

Procedimiento de Cobro

Una vez que el sujeto pasivo ha obtenido de la autoridad competente el Código de Registro Portuario de cada buque de tráfico internacional y nacional para operar en el Sistema Portuario de Guayaquil, lo ingresará a las dependencias del gestor privado junto con la declaración de ingreso del buque, para que se proceda a la liquidación de tasa correspondiente, y el valor respectivo lo notificará preferentemente por vía electrónica al Agente Naviero o al representante del armador.

Para la liquidación de la tasa debe tomarse en consideración el arribo a la boya de mar por cada buque de tráfico internacional y nacional, independientemente de que dentro de ese mismo viaje el buque atraque en más de una instalación o terminal del Sistema Portuario de Guayaquil.

El plazo para el pago de esta tasa es de ocho días calendario siguientes a la fecha de la notificación de la factura. El pago se realizará por parte del sujeto pasivo a la cuenta que designe la Municipalidad de Guayaquil. Los valores que se recauden en la cuenta designada por la Municipalidad producto del cobro de las tasas serán transferidos al gestor privado con una periodicidad quincenal, previo informe favorable del Administrador y el Fiscalizador del contrato respecto del estricto cumplimiento de las obligaciones contractuales y del cronograma de ejecución de obras. De los valores a transferir se descontarán las multas a que hubiera lugar, así como los costos de la Administración y Fiscalización del contrato.

Para tales efectos se suscribirá el pertinente convenio tripartito entre la Municipalidad, el gestor privado y la institución de la cuenta recaudadora, con el propósito de establecer la obligación irrevocable de la Municipalidad de ordenar la transferencia quincenal de tales valores al gestor privado previo informe favorable del Administrador y el Fiscalizador contrato, respecto del estricto cumplimiento de las obligaciones contractuales y del cronograma de ejecución de obras.



Pregunta 53:

La cláusula 21 del contrato propuesto se refiere a la posibilidad de rescisión del contrato por parte de la MIGM "sin causa justificada". Confirme que la MIMG no tendrá derecho a rescindir el contrato simplemente por conveniencia, como, por ejemplo: sin limitaciones, por razones comerciales, y que, en tales casos, la MIMG no contratará a otro contratista para el resto de las obras. Tal confirmación respaldará la opción de financiación del proyecto.

Respuesta 53:

Las causas para terminar el contrato se encuentran previstas taxativamente en la cláusula vigésima primera del proyecto de contrato. La referencia a la que se hace mención en la pregunta respecto de la terminación "sin causa justificada", se circunscribe al eventual caso en que un tribunal competente declara que la terminación efectuada por la Municipalidad es sin causa justificada y, por tanto, ilegal. Por lo tanto, la Municipalidad no tiene atribución para terminar el contrato sin una causa justificada.

Pregunta 54:

La terminación unilateral del contrato por motivos no imputables al contratista le ocasionará pérdidas financieras significativas. Actualmente, la cláusula 21 solo prevé la compensación de los costos directos. Las leyes del Ecuador también prevén una compensación por daño indirecto o perdido en tal situación.

Confirme que el contrato que se firmará respetará las leyes del Ecuador a este respecto, lo que facilitará la opción de financiación del proyecto.

Respuesta 54:

Remitirse a la respuesta de la Pregunta No. 53. La Municipalidad solo responderá por daños directos.

Pregunta 55:

La cláusula 20 del contrato propuesto sugiere que la terminación del contrato, debido a una situación de fuerza mayor prolongada, no dará derecho al contratista a ninguna compensación, ni siquiera por el trabajo ya realizado. Para que el proyecto sea financiable, el contratista deberá tener derecho a una compensación por el trabajo realizado y aún no pagado en caso de rescisión del contrato por razones de fuerza mayor, en virtud del cual la fuerza mayor se determinará de conformidad con la legislación aplicable. Por favor confirme que este será el caso.

Respuesta 55:

Remitirse a la respuesta de la Pregunta 4, aplicable también para el caso de terminación anticipada por caso fortuito.

Pregunta 56:

La cláusula 14 del contrato propuesto da derecho a la MIMG a imponer sanciones por diversos motivos, cuya evaluación e implementación parecen ser prerrogativa de la MIGM. Con el fin de facilitar el financiamiento del proyecto, confirme que el monto total de las penalizaciones a las que estará expuesto el contratista es del 5% del valor del contrato.



Respuesta 56:

a prerrogativa de imposición de multas no tiene un límite porcentual contractualmente establecido. Si las multas superan el monto de USD 3'000.000,00 la Municipalidad podrá declarar la terminación unilateral del mismo.

Pregunta 57:

La cláusula 21 del contrato propuesto solo permite al contratista rescindir el contrato si se basa en una sentencia del Tribunal Arbitral, incluso en casos de incumplimiento evidente por parte de la MIGM. Confirme que las partes contratantes tendrán los mismos derechos a este respecto y que no se requiere la intervención previa del Tribunal Arbitral para la terminación del contrato según la cláusula 21.

Respuesta 57:

Los casos de terminación por causas imputables al Municipio que están sujetas a la declaratoria de tal terminación por parte de un Tribunal Arbitral están descritos en la cláusula vigésima primera del contrato.

Pregunta 58:

La cláusula 4.9.9.3 de los Pliegos estipula que el oferente debe acreditar "Experiencia en al menos 2 contratos de dragados de apertura y mantenimiento en canales de navegación cuya longitud mínima en cada contrato sea al menos 30Km, en los últimos 5 años.". ¿Pueden confirmar que la frase "en los últimos 5 años" se refiere a todo proyecto que cumpla con los otros requisitos y que haya sido concluida hace menos de 5 años de la fecha de licitación, irrespectivamente de su duración?

Respuesta 58:

Sí se confirma en tal sentido.

Pregunta 59: Cláusula: 3.1e

El orden de prioridad de los documentos es:

1. Las Cláusula del Contrato;
2. sus Anexos;
3. los Pliegos de Contratación;
4. La Oferta presentada por el Operador; y,
5. Los Demás en documentos precontractuales distintos de los mencionados en la enumeración de esta sección.

Para el mejor interés del contratista MIMG y consideramos que es más apropiado si la oferta del contratista está clasificada como prioridad 2.

Por favor ajustar el orden de prioridad con la oferta del contratista en el no. 2

Respuesta 59:

No se acepta.



Pregunta 60:

Por favor aclarar cuáles son los documentos de licitación se supone que son parte de, respectivamente, ¿prioridad 1 hasta 5 prioridad?

La estructura de carpetas de los documentos de licitación considera la tabla abajo puede ser de ayuda para su aclaración. Prioridad 1,2 (La Oferta presentada por el Operador) y 4 son claras y se han llenado ya.

Respuesta 60:

El orden de prelación y la forma de interpretación del contrato y sus documentos se encuentran descritos en la cláusula tercera "INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO Y DEFINICIÓN DE TÉRMINOS".

Pregunta 61: Cláusula: 6.1 b

M.I. Municipalidad de Guayaquil (MIMG) será el responsable de obtener la licencia (s) ambiental y permisos municipales. El Operador deberá entregar los estudios y documentos necesarios para la licencia (s) y permisos ambientales

Por favor nos proporcione una lista de estudios y documentos que se requieren para la obtención de la licencia (s) y permisos ambientales municipales.

Respuesta 61:

Remitirse a la Aclaración No. 2 de la primera fase de preguntas y respuestas, acta del 07 de mayo del 2018.

Pregunta 62:

En el caso de que dicha lista no está disponible, rogamos que nos entregue una lista de elementos que deben ser cubiertos en los estudios y documentos que se requieren para la obtención de la licencia (s) y permisos ambientales municipales

Respuesta 62:

Remitirse a la Aclaración No. 2 de la primera fase de preguntas y respuestas, Acta del 07 de mayo del 2018.

Pregunta 63: Cláusula: 6.1b, 11.1 y 11.2

Antes del final de la Fase de Organización el operador deber completar la importación de equipos de dragado. La fase de Organización incluye la obtención de licencias y permisos ambientales municipales. En el caso de demora en la obtención de permisos y licencias el auto de apertura se retrasara y el equipo estire espera sin compensación por los costes de reserva. Por lo tanto, propone el proponente: cambio de movilización de equipos de dragado de la fase de organización a la fase de implementación y definir orden de inicio como comienzo de la fase de implementación.



Solicitamos modificar 6.1 b cláusula y el 11,1 y el 11,2 por cambio de movilización de equipos de dragado de la fase de organización a la fase de implementación y definir orden de inicio como comienzo de la fase de implementación.

Respuesta 63:

La movilización de las dragas deberá realizarse con la suficiente antelación de manera que las mismas estén disponibles previo al inicio de operaciones. Los tiempos de movilización de las dragas deberán estar identificados en el cronograma operativo de las distintas etapas.

Pregunta 64: Cláusula: 7.2

La verificación del cumplimiento de los requisitos de profundidad ser realizada por un delegado y estar sujeta a la aprobación del Administrador del contrato ¿Podría informar si el delegado ser un tercero?

Respuesta 64:

El Fiscalizador del contrato será un tercero contratado por la Municipalidad de Guayaquil, a costo del gestor privado.

Pregunta 65:

¿En caso afirmativo podría proporcionar los detalles del delegado como, entre otros?

Nombre

Dirección

Años de experiencia en dragado

Respuesta 65:

El Fiscalizador será contratado por la Municipalidad de Guayaquil a costo del gestor privado, cumpliendo con la normativa de contratación aplicable. Por lo tanto, los datos requeridos se conocerán una vez que sea contratado.

Pregunta 66:

¿Podría informar si el Administrador del contrato será un tercero?

Respuesta 66:

El Administrador del contrato será un tercero contratado por la Municipalidad de Guayaquil, a costo del gestor privado, siendo el valor referencial de US\$ 150.000 anuales reajustables por IPC, lo cual se incorpora en el Pliego y Proyecto de Contrato.

Pregunta 67:

¿En caso afirmativo podría proporcionar los detalles del Administrador del contrato, como, entre otros?

Nombre

Dirección

Años de experiencia en administración de contratos

Respuesta 67:

La Administración del contrato será contratada por la Municipalidad de Guayaquil a costo del gestor privado, cumpliendo con la normativa de contratación aplicable. Por lo tanto, los datos requeridos se conocerán una vez que sea contratada.



Pregunta 68: Clausula: 7.2b

La suma total de los porcentajes de la tabla en la columna 5 fila 2-5 no es 50% como se indica en la fila 6 de la tabla. De 7.2a 7.2b Cláusula y entendemos que los porcentajes en la columna 5 se multiplicaran con la diferencia entre la tasa concedida y 0,16 USD /TRB.

Por favor confirmar que los porcentajes en la columna 5 se deben multiplicar con la diferencia entre la tasa concedida y 0,16 USD /TRB con el fin de encontrar el aumento de la tarifa de peaje.

Respuesta 68:

1. Se corrige la Columna 5 fila 2-5, en lugar de 16.64% debe indicarse 13.64%, en tal sentido se corrige en el Proyecto de contrato y en la respectiva Ordenanza, de acuerdo a la siguiente tabla:

	Calado Autorizado Canal Marítimo			% de ajuste por saldo (50%) de la diferencia de incremento entre tasa adjudicada - tasa actual
	Calado actual (metro)	Incremento calado (metros)	Calado Autorizado (metros)	
Plazo máximo: dragado de apertura (24 meses)	9.75		9.75	
		0.75	10.50	13.64%
		0.75	11.25	13.64%
		0.75	12.00	13.64%
		0.50	12.50	9.09%
Totales		2.75		50.00%

2. Se confirma el procedimiento de la multiplicación.

Pregunta 69: Cláusula: 7.2b y 7.2d

De acuerdo a la Cláusula 7.2b la vía acuática debe ser dragado en un plazo de un máximo de 24 meses, mientras que era la cláusula 7.2d el máximo es de 12 meses.

Por favor aclarar la diferencia en el plazo máximo de dragado en 7.2b Cláusula y la Cláusula 7.2d

Respuesta 69:

1. Con relación a la Cláusula 7.2b la profundización del canal marítimo, tal como consta en la tabla deberá ejecutarse en el plazo máximo de 24 meses a partir del inicio de operaciones; y, dentro de ese plazo, durante los primeros doce meses contados a partir del inicio de operaciones se deberá eliminar el área rocosa denominada Los Goles.
2. Con relación a la Cláusula 7.2d, se hace referencia al plazo de ejecución del dragado del canal fluvial. A través de la presente Acta, se modifica el plazo máximo de profundización del canal fluvial, de manera que tal obligación se ejecutará en el plazo de hasta 36 meses contados a partir del inicio de operaciones. Los usuarios del canal fluvial en tráfico internacional pagarán la tasa de USD 0,16 x TRB (tonelaje de registro bruto) (reajutable anualmente por IPC) desde el inicio de operaciones y una vez confirmada el cumplimiento de la profundización en las áreas establecidas para el canal fluvial, cancelarán la tasa vigente a la fecha para tráfico internacional.



Pregunta 70: Cláusula: 8.1 y 8.2

Cláusula 8.1 se describe el procedimiento para la aprobación del ajuste por inflación Tic. Si no hay respuesta de la petición del contratista dentro de los 30 días desde la presentación de la solicitud, el contratista puede aplicar el Tic. Esta norma no está incluida en la cláusula 8.2 de la AVV (ajuste de volúmenes) ¿Puede confirmar que si el contratista no ha recibido respuesta a su solicitud de AVV dentro de los 30 días se podrá aplicar la AVV en su tarifa de peaje?

Respuesta 70:

Si no hay respuesta no puede aplicar automáticamente el Ajuste por Variación de Volumen. Remitirse a la Aclaración No. 2 y al Proyecto de Contrato modificado.

Pregunta 71:

Si no, haga el favor de aclarar el plazo para la aprobación de la AVV

Respuesta 71:

Remitirse a la Aclaración No. 2 sobre Ajuste por Variación por Volumen y al Proyecto de Contrato modificado.

Pregunta 72: Cláusula: 8.2.2

Se hace referencia al volumen acumulado proyectado como un anexo a los pliegos de condiciones. Nos gustaría conocer su confirmación de que este volumen es la proyección de volumen como por renglón 27, hoja de trabajo "Volumen" en el documento:

Corrida Finan Incentivos CON 0 41 Anexa U última 14.xls

¿Por favor confirmar que la proyección de volumen es la proyección de volumen como por fila 27, hoja de trabajo 'Volumen' en el documento "Corrida Finan Incentivos CON 0 41 14.xls U última Anexo"?

Respuesta 72:

Se confirma que la proyección de volumen por tonelaje de registro bruto de los buques de la corrida financiera es la que consta en el estudio de demanda versión 2, publicado en el portal web de la Municipalidad de Guayaquil.

Pregunta 73: Cláusula: 12.1.23

Contratista es responsable de la gestión del cobro de las tasas portuarias. Nos gustaría que la confirmación de que los derechos portuarios deben leerse como Peaje. ¿Por favor confirmar que los derechos portuarios significan Peaje?

Respuesta 73:

La retribución por los trabajos que se ejecuten será el cobro de la tasa conforme a lo previsto en el proyecto de contrato y la Ordenanza **"ORDENANZA QUE AUTORIZA Y REGULA EN LOS ASPECTOS FUNDAMENTALES LA DELEGACIÓN AL GESTOR PRIVADO DEL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO A LAS TERMINALES PORTUARIAS MARÍTIMAS Y FLUVIALES, PÚBLICAS Y PRIVADAS DE GUAYAQUIL, INCLUYENDO SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN"** y la demás normativa aplicable.

Pregunta 74: Clausula: 12.1.23 modificado 1 Comisión Técnica Acta NO 003-2018, Resp.40

Contratista debe entregar un Sistema de Gestión de seguimiento de Embarcaciones (VTMS) a la Autoridad de Control de tráfico. ¿Por favor definir cuándo el nuevo VTMS debe estar en su lugar



Respuesta 74:

Debe entregarse e instalarse previo al inicio de operaciones.

Pregunta 75: Cláusula: 14.2 y 14.3

MIMG puede imponer una multa de veinte (Cláusula 14.2) o cincuenta (Cláusula 14.3) salarios mensuales unificados para diversas causas. ¿Por favor nos proporcione el valor del salario mensual actual?

Respuesta 75:

El Salario Básico Unificado (SBU) del 2018 es \$386,00. Este valor es revisado y actualizado anualmente por el Ministerio del Trabajo.

Pregunta 76:

¿Por favor nos proporcione la misma para toda la duración del contrato?

Respuesta 76:

El factor de la multa se fijará de acuerdo al salario básico unificado vigente en la época en que se imponga la multa.

Pregunta 77: Cláusula: 16.1

Cesión del contrato no está permitido antes de los 5 años a partir de la firma del contrato. Nuestra oferta será más competitiva si y cuando vamos a obtener un seguro de crédito a la exportación. Las aseguradoras de crédito a la exportación requieren que el plazo de 5 años sea omitido. Por lo tanto, creemos que es en el mejor interés de MIMG que se quite el periodo de 5 años

Por favor retire la condición sub i) en la cláusula 16.1?

Respuesta 77:

No procede.

Pregunta 78: Cláusula: 20 y la Cláusula 8.2

Cláusula 8.2 define el ajuste por variación de volumen de los volúmenes proyectados. La cláusula 20 establece que un flujo insuficiente de los barcos no es razón para el ajuste de la tasa concedida. Consideramos que ambas cláusulas son contradictorias a este respecto.

Por favor puede retirar de la cláusula 20 La insuficiencia del flujo de naves no ser causal para restablecer el equilibrio económico financiero del contrato, en razón de que el riesgo de dicho flujo lo asume exclusivamente el operador."

Respuesta 78:

1. No existe contradicción entre ambas cláusulas.
2. No procede la eliminación del texto de la cláusula 20 solicitada. Remitirse a la respuesta 89 del acta del 07 de mayo del 2018 publicada en el portal web de la Municipalidad.

Pregunta 79: Cláusula: 21:3 f)

MIMG podrá resolver el contrato si las penalizaciones incurridas por el operador puedan exceder del 5% del valor del contrato. El valor del contrato se puede interpretar de varias maneras. Por lo tanto, buscamos sea una definición clara del valor del contrato, una cifra fija o la eliminación de la cláusula 21 .3.f

Por favor retire la cláusula 21.3.f?

Respuesta 79:

Remitirse al Proyecto de Contrato modificado.



Pregunta 80:

¿Si no es así, haga el favor de proporcionar una definición del “Valor del Contrato”?

Respuesta 80:

Remitirse al Proyecto de Contrato modificado.

Pregunta 81:

¿Si no es así, haga el favor de poner un valor máximo fijado en la cláusula 21 .3.f)?

Respuesta 81:

Remitirse al Proyecto de Contrato modificado.

Pregunta 82:

Documento: Corrida Finan Incentivos CON 0 41 Anexo

Ultima 14.xls

Hoja de cálculo: Volumen

Esta hoja de cálculo proporciona detalles de la clase de los buques. Buscamos información detallada sobre los buques que visitan los terminales, el número y tipo de contenedores de carga/sin carga, etc. Para el prospecto de TRB tenemos en cuenta el número de contenedores, tipo y estado de la importancia de basar nuestros escenarios para el futuro comercio.

Por favor nos proporcione los datos de barcos incluyendo: número de contenedores cargados / descargados, número de contenedores frigoríficos (reefers) cargados/descargados, número de contenedores para el transbordo cargados/descargados?

Respuesta 82:

La Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial es la entidad competente que publica los boletines estadísticos portuarios nacionales <https://www.obraspublicas.gob.ec/biblioteca/>.

Datos adicionales sobre movimiento portuario pueden ser consultados en el Estudio de Demanda versión 2.

Pregunta 83:

Documento: Comisión Técnica Acta No. 003-2018, Respuesta 9 y 31

Asunto: Sedimentación

El modelo matemático ha resultado en sedimentación calculada solo en el Canal Marítimo. El modelo no ha sido calibrado con datos/informes históricos de sedimentación. Tampoco el modelo calcula la Sedimentación en el Canal Fluvial ni en los Esteros.

Podría proporcionar algún volumen real (histórico) de dragado para verificar las estimaciones de sedimentación dentro del Análisis Técnico (sección 3.4.3)?

Respuesta 83:

En los últimos 10 años se ha dragado en el canal marítimo entre la boya de mar a la boya 80, sin haber dragado roca; en los esteros de la cabecera se han ejecutado obras de dragado puntuales en los terminales y áreas de maniobra. Sin embargo, de ello, es necesario indicar que estos canales en términos generales a través del tiempo han mantenido constante su profundidad. En el caso del río no se ha ejecutado obra de dragado en los tramos mencionados (Barra Norte, Bajo Paola, Canal de Cascajal).

El objetivo principal de este proyecto es la profundización de los canales.



Pregunta 84:

Podría proporcionar los datos/informes históricos de sedimentación y/o justificación de la sedimentación esperada para el Canal Marítimo, si los haya?

Respuesta 84:

No se cuenta con información precisa al respecto, sin embargo, es necesario acotar que desde el inicio de operaciones del canal marítimo ha existido equilibrio respecto a las profundidades, lo cual es verificable en la cartografía náutica publicada por el organismo técnico competente.

Pregunta 85:

Podrían proporcionar los datos/informes históricos de sedimentación y/o justificación de la sedimentación esperada para el Canal Fluvial si los haya?

Respuesta 85:

Remitirse a la respuesta de la pregunta 83.

Pregunta 86:

¿Podrán proporcionar datos/informes históricos de sedimentación y/o justificación de la sedimentación esperada para los Esteros (Cobina, Santa Ana, El Muerto y Perimetral Marítima), si los haya?

Respuesta 86:

Remitirse a la respuesta de la pregunta 84.

Pregunta 87:

Documento: Comisión Técnica Acta No. 003-2018, Anexo 1,2y3

Asunto: Perfiles de diseño

Anexo 2, pág. 3 menciona "*Sin embargo, en los estudios definitivos, se puede reconsiderar esta condición, en el caso de los esterios "Perimetral Marítima - Estero Cobina, Estero del Muerto, y teniendo en cuenta siempre la estabilidad de los taludes"*

Los requisitos para las pendientes en los manglares de los Esteros interfieren con el requisito del ancho del canal de la Tabla 3, los manglares y/o las áreas de la ciudad (favor consultar las Figuras 1,2 y 3 adjuntas).

Otros documentos refieren a las reglas PIANC para el diseño del canal. La prioridad de los requisitos tales como el diseño de la embarcación, el calado de la embarcación de diseño, la profundidad del canal, el ancho del canal, los taludes laterales, los anchos del Canal de la Tabla 3, etc. no están claros.

Podrán definir requisitos consistentes u orden de prioridad de los siguientes requisitos para cada Estero separado:

- Buque de diseño
- Proyecto de embarcación de diseño
- Reglas PIANC para el diseño del canal.
- Ancho del Canal según la Tabla 3 taludes laterales áreas de manglar taludes laterales áreas residenciales
- El perfil del canal traslapa las áreas de atraque (Ver archivo adjunto Figura 1). El dragado de áreas de atraque no se ha incluido en el alcance del trabajo. Antes de dragar a lo largo de los muelles, es necesario tener conocimiento del diseño de las profundidades del agua de las estructuras.

Respuesta 87:

Remitirse a la Aclaración No. 3 Aclaraciones técnicas.



Pregunta 88:

¿Podría aclarar si el dragado de las áreas de atraque a lo largo de las paredes del muelle forma parte del alcance del trabajo?

Respuesta 88:

El dragado de las áreas de atraque no forma parte del alcance de los trabajos objeto del presente proceso. El dragado de profundización y el dragado de mantenimiento de los 50 metros de extensión perpendicular a la línea de atraque de los muelles públicos y privados, marítimos y fluviales está a cargo de cada Terminal Portuario, Marítimo o Fluvial, Público o Privado, quienes deberán pagar su costo de dragado al Operador del Dragado u otro contratista.

Pregunta 89:

¿Si no podría definir las zonas que están excluidas de las áreas de dragado en los Esteros?

Respuesta 89:

En toda la información cartográfica proporcionada en los pliegos, se puede identificar las áreas que deberán ser dragadas para alcanzar las profundidades establecidas, así como las áreas que no requieren ser dragadas, lo cual es verificable en las batimetrías publicadas en el portal web para el presente proceso.

Pregunta 90:

¿En caso afirmativo podría proporcionar las profundidades de diseño para los muelles/estructuras de los muelles en los Esteros?

Respuesta 90:

Remitirse a la respuesta de la pregunta 88 y a la Aclaración No. 3 Aclaraciones técnicas

Pregunta 91:

Cláusula: 6.1b: M.I. Municipalidad de Guayaquil (MIMG) será el responsable de obtener la licencia (s) ambiental y permisos municipales.

En el caso hipotético que la estabilidad de los taludes laterales sea afectado por el ancho definido dentro del Pliego y sus Anexos, puede confirmar que:

- a) La Municipalidad es el Ente responsable de la autorización ambiental para el manglar y las áreas sociales que se eliminarán.
- b) Es correcto que el municipio es el Ente responsable de la reubicación de los ciudadanos en esa área.

Respuesta 91:

1. Respecto a su inquietud en el literal a) y b) remitirse a la Aclaración No. 3 Aclaraciones técnicas, donde se han redefinido los anchos de canal y taludes para determinadas áreas a ser dragadas, por lo que no se verán afectadas áreas con manglar ni áreas sociales, por ende no habrá reubicación de ciudadanos en esas áreas.
2. Para efectos de responsabilidades ambientales remitirse a la Aclaración No. 2 del Acta del 07 de mayo de 2018 y a la legislación ambiental vigente.

Pregunta 92:

Documento: PLIEGOS DRAGADO

Cláusula: 3.6.2.1



La propuesta técnica deberá contener, entre otros, documentación legal de los socios de JV. Sub C) de información legal consiste en la participación de capital de los socios de JV. Dado que esto es parte del Modelo Base de Negocio, opinamos que esta información debe incluirse en el sobre 2-Propuesta Financiera. ¿Podrían mover el sub C) de la información solicitada para la propuesta técnica y agregar la información a la Propuesta Económica, siendo Sobre 2?

Respuesta 92:

No procede.

Pregunta 93:

Pliego Dragado Sección II 2.3.1-La primera etapa, de Presentación de Sobre con Experiencia y Oferta Técnica y del sobre con Oferta Económica
Capítulo: Estudios ambientales

El oferente debe representar una pre factibilidad ambiental que evalúe las condiciones del área que ser materia de la delegación, que permita determinar los potenciales impactos ambientales a mitigarse y las distintas variables que deberán considerarse en el estudio de impacto ambiental a realizarse en la ejecución del proyecto.

Debido a que Cláusula: 6.1 b del Contrato dice" M.I. Municipalidad de Guayaquil (MIMG) es el responsable de obtener la licencia (s) ambiental y permisos municipales. ¿Puede por favor aclarar hasta donde extiende la responsabilidad legal por parte del Oferente de dicha pre factibilidad ambiental caso que la Ente Ambiental Ecuatoriana tuviese una visión distinta al respecto?

Respuesta 93:

Remitirse a la Aclaración No. 2 del Acta 003 del 7 de mayo del 2018 y a la legislación ambiental vigente.

Pregunta 94:

Habrà forma de mitigar/corregir las observaciones de dicha pre factibilidad posterior a la oferta con el fin de cumplir con requisitos ambientales que se presenten en una fecha posterior a la presentación de la Oferta Técnica?

Respuesta 94:

El objetivo de la prefactibilidad es para que el Operador esté en conocimiento del contexto general en materia ambiental del proyecto, que posteriormente servirá de insumo para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental.

Pregunta 95:

Puede por favor aclarar quien evalúa (y posiblemente califica/descalifica) la parte ambiental de la oferta técnica.

Respuesta 95:

La Comisión Técnica.

Pregunta 96:

General:

Asunto: Colección de peaje

Apreciamos si usted puede proporcionar información sobre el sistema de cobro de peaje y experiencias actuales sobre el comportamiento de pago.

¿Por favor proporcionar una descripción del sistema de recolección de herramienta actual sírvanse proporcionar?:

- quién estará cargo?



- cómo se cargará la fiesta?
- quién será el beneficiario último de los fondos de peaje?

Respuesta 96:

El procedimiento para el cobro de las tasas ha sido reformado en el proyecto de contrato. El beneficiario de los fondos es el gestor privado, quien recibirá los fondos provenientes de la recaudación de las tasas de parte de la Municipalidad de Guayaquil en forma quincenal, previo informe favorable del cumplimiento contractual del Administrador y el Fiscalizador del contrato.

Pregunta 97:

¿Por favor nos informe si los dineros de peaje están siendo recogidos por terceros antes de la transferencia al beneficiario final?

¿Si es así, podrían por favor proporcionarnos los detalles (nombres, dirección, correo de registro) de estos terceros?

Respuesta 97:

Actualmente el recaudador de la tasa es la Autoridad Portuaria de Guayaquil.

Pregunta 98:

Por favor proporcionar la experiencia de las autoridades / terceros en:

- periodo de pago
- cualquier defecto en los pagos
- retraso en los pagos
- datos sobre el cobro de peajes

Respuesta 98:

La Autoridad Portuaria de Guayaquil tiene establecido el procedimiento en la Normativa tarifaria de las autoridades portuarias. No obstante, para efectos de este contrato el procedimiento está previsto en el texto del mismo.

Pregunta 99:

Por favor aclarar el operador de poderes legales tendrá con respecto a las partes que estar a cargo.

Respuesta 99:

La pregunta no es clara, no es posible emitir respuesta.

Pregunta 100:

¿Por favor como proceder con aclarar el operador de poderes legales tendrá con respecto a las partes que estar a cargo?

Respuesta 100:

La pregunta no es clara, no es posible emitir respuesta.

Pregunta 101: Asunto: Exoneraciones fiscales

Los pliegos de condiciones se refieren a exoneraciones de impuestos que se aplican en el proyecto. Oferente deberían incluir estas exoneraciones en su oferta económica. Es probable que el licitador será una empresa conjunta y puesta en marcha de una empresa con fines especiales (SPV) para la ejecución de las obras. Tal SPV subcontratar parte de los trabajos. Nos gustaría saber si exoneraciones de impuestos relacionados con el proyecto también serán aplicables a los subcontratistas del licitador.

¿Por favor aclarar si exoneraciones proyecto serán aplicables a nuestro subcontratista?

Respuesta 101:

Las exoneraciones no son aplicables a los subcontratistas del gestor privado. Remitirse a la normativa aplicable.



Pregunta 102:

Asunto: Levantamientos batimétricos/Topográficos Batimetrías recibidas por los Oferentes no cubren las orillas de los canales. Esto es de importancia para poder determinar los volúmenes de dragado en los Esteros. Podrían aclarar si se han realizado levantamientos batimétricos/ topográficos de las riberas de los Esteros?

Respuesta 102:

Desde el punto de vista geológico existe una preeminencia de morfología, la cual puede considerarse para el establecimiento de criterios al nivel de propuesta, para lo cual deben referirse a la documentación de la Carpeta 3, publicado en el Portal Web Institucional, así como a información técnica disponible en la materia.

Se pueden obtener criterios con los componentes geológicos y sedimentológicos constantes en el Estudio del 2012 (Carpeta 33). Adicionalmente remitirse a la información que consta en la Batimetría de marzo de 2018, así como a la Batimetría del Mapa Base que se encuentra en el link: <http://www.guayaquil.gob.ec/Paginas/dragado.aspx?RootFolder=%2FDragado%2F6%29%20PLAN%20BASE&FolderCTID=0x0120003335623FF87747468E1F935A5A1D2730&View=%7B4FCD2213-CBBD-4F81-BFDD-EC8E7417549B%7D> publicada en el portal web institucional de la M.I. Municipalidad de Guayaquil, y demás información batimétrica de los distintos canales, publicada en el mismo portal.

Pregunta 103:

¿En caso negativo podría facilitar a los licitantes que realicen una encuesta topográfica en un estudio batimétrico de las costas de los Esteros?

Respuesta 103:

Remitirse a la respuesta 102

Pregunta 104:

¿Dado que el levantamiento de las costas de los Esteros llevar mucho tiempo, le agradeceríamos si puede otorgar seis semanas de tiempo adicional para ejecutar dicho levantamiento?
Por favor, proporcione una extensión de seis semanas de la fecha de licitación para la ejecución de la encuesta topográfica. Levantamiento batimétrico de las riberas de los Esteros

Respuesta 104:

No procede la solicitud de extensión de plazo.

Pregunta 105: Asunto: Financiamiento

¿Cuál es la opinión del Comité Evaluador sobre la obtención (proyecto) de financiamiento para el proyecto, teniendo en cuenta que no existe garantía de un organismo gubernamental con respecto al tráfico del canal?

Respuesta 105:

La obtención del financiamiento es por cuenta y riesgo del gestor privado.

Pregunta 106:

¿Se ha discutido este proyecto con las Instituciones de Financiamiento para el Desarrollo (IFD), como el Banco Interamericano de Desarrollo, ¿el Banco Mundial, etc.? En caso afirmativo. ¿Cuál es el resultado de estas discusiones?

Respuesta 106:

No se ha discutido, el financiamiento debe obtenerse por el gestor privado. La Municipalidad no interviene en la relación del gestor privado con sus financistas. Las condiciones de la convocatoria son FBOT, (financiamiento, construcción, operación y transferencia.)



PUNTO DOS.-

Los miembros de la Comisión Técnica de conformidad a lo establecido en los pliegos en la Sección II "Condiciones Generales", numeral 2.8 "Modificación a los pliegos" por unanimidad resuelven realizar las siguientes aclaraciones y/o modificaciones a los pliegos. Forma parte de la presente acta el **PROYECTO DE CONTRATO** el cual ha sido objeto de modificaciones.

Aclaración No. 1

Proyecto de contrato modificado

Se ha modificado el Proyecto de Contrato, el cual se publica adjunto a la presente Acta, con los respectivos cambios.

Aclaración No. 2

Ajuste por Variación por Volumen

1. Con relación a la variación de volúmenes por TRB (o tráfico de naves), se presentan las siguientes consideraciones:
 - a. En el Estudio de Demanda Versión No. 2, en la página 98 se presenta la "**Tabla 6-4: Proyección de movimiento de carga (TRB) para los próximos 25 años**", el cual sirve de base para la estimación de los flujos por ingreso para este proyecto. Esta proyección incluye una pérdida de mercado progresiva de hasta un 30% con relación al volumen por TRB histórico del Puerto de Guayaquil.
 - b. En caso de variación (disminución o aumento) del tráfico de naves, la M.I. Municipalidad de Guayaquil ha considerado un mecanismo de ajuste que consta en la Cláusula Octava, **8.2 AJUSTE DE LA TASA DE TRÁFICO INTERNACIONAL POR VARIACIÓN EN EL VOLUMEN REAL DE TRB DE LAS NAVES VERSUS EL TRB PROYECTADO**.
 - c. La Cláusula Octava, **8.2 AJUSTE DE LA TASA DE TRÁFICO INTERNACIONAL POR VARIACIÓN EN EL VOLUMEN REAL DE TRB DE LAS NAVES VERSUS EL TRB PROYECTADO**, se ha ajustado en el proyecto de contrato modificado adjunto.

Aclaración No. 3

Aclaraciones Técnicas

1. Cálculo de Volumen

Como ha sido indicado en los pliegos del presente concurso, los volúmenes de dragado que se muestran a lo largo de este documento son referenciales. Sin embargo, basados en las aclaraciones que han sido solicitadas por los interesados, se realizaron nuevos cálculos con actualización de variables para la obra de dragado.

a. Anchos de Canal

Nota 1: El talud se encuentra especificado en orden Horizontal: Vertical (x,y)

Nota 2: Los taludes propuestos se basan en la morfología y consistencia del lecho marino.



TABLA DE ANCHOS DE CANAL						
ZONAS		Condición actual	Ancho de canal	Talud Roca	Talud Sedimento	
		Profundidad al MLWS referencial				
CANAL DE ACCESO: ESTERO SALADO						
Canal marítimo exterior	Boya Mar a Boya 7	Profundidad náutica (m)	8,80	160	10:1	
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	Barra externa Boya 7 Boya 13 (incluye área rocosa "Los Goles")	Profundidad náutica (m)	8,20 - 8,80	120	4:1	10:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	Boya 13 a Boya 15A	Profundidad náutica (m)	8,20 - 8,80	180		10:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
Canal marítimo interior	Boya 15A a Boya 17	No requiere dragado				
	Boya 17 a Boya 32	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,00	160	10:1	
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	Boya 36 a Boya 66	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,00	120		10:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	Boya 66 a Boya 80	No requiere dragado				



TABLA DE ANCHOS DE CANAL						
ZONAS		Condición actual Profundidad al MLWS referencial	Ancho de canal	Talud Roca	Talud Sedimento	
Esteros	CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO EL MUERTO (INGRESO A MUELLES DE APG)					
	Desde 2°17'49.40"S / 79°54'49.12"O Hasta 2°17'5.81"5 / 79°54'19.17"O	Profundidad náutica (m)	10,00	160		4:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - (ESTERO FRENTE A MUELLES DE APG)					
	Desde 2°17'55.49"S / 79°54'51.87"O Hasta 2°16'45.06"5 / 79°54'48.81"O	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,00	160		4:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	Desde 2°16'45.06"5 / 79°54'48.81"O Hasta 2°17'11.52"5 / 79°53'48.55"O	Profundidad náutica (m)	9,90 - 15,00	160		4:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO DEL MUERTO (INGRESO A TERMINALES: BASE NAVAL SUR, FERTISA Y ELECTROQUIL)					
	Desde 2°16'43.66"5 / 79°54'55.80"D hasta 2°16'31.12"5 / 79°54'54.68"O	Profundidad náutica (m)	8,00 – 10,00	100		4:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	Desde 2°16'31.12"5 / 79°54'54.68"O hasta 2°14'56.43"5 / 79°54'55.37"O	Profundidad náutica (m)	8,00 – 10,00	80		4:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75			
	CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO SANTA ANA (PERIMETRAL MARITIMA - INGRESO A TPG Y BANANAPUERTO)					
	Desde 2°14'3.34" / 79°57'36.55"O Hasta 2°14'4.68"5 / 79°57'7.45"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	160		3:1
Calado mínimo buque autorizado (m)		9,75				
Desde 2°14'4.68"5 / 79°57'7.45"O Hasta 2°14'11.95"5 / 79°56'24.61"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	120		3:1	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75				
Desde 2°14'11.95"5 / 79°56'24.61"O Hasta 2°15'5.91"5 / 79°55'41.59"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	160		3:1	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75				
Desde 2°15'5.91"5 / 79°55'41.59"O Hasta 2°16'10.19"5 / 79°55'49.76"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	160		4:1	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75				
Desde 2°16'10.19"5 / 79°55'49.76"O Hasta 2°16'45.91"5 / 79°55'4.41"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	120		4:1	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75				
Desde 2°16'45.91"5 / 79°55'4.41"O Hasta 2°16'52.26"5 / 79°54'59.23"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	160		4:1	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75				

TABLA DE ANCHOS DE CANAL						
ZONAS		Condición actual Profundidad al MLWS referencial	Ancho de canal	Talud Roca	Talud Sedimento	
Canal Fluvial	CANAL FLUVIAL – RIO GUAYAS (INGRESO A TERMINALES PORTUARIAS FLUVIALES DEL SUR DE GUAYAQUIL)					
	Canal de Cascajal	Profundidad náutica (m)	5,20	80		6:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20			
	Barra Norte	Profundidad náutica (m)	5,20	80		6:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20			
	Bajo Paola	Profundidad náutica (m)	4,20	80		6:1
Calado mínimo buque autorizado (m)		7,20				



b. Profundidades y calados autorizados

TABLA DE PRDFUNDIDADES NÁUTICAS Y CALADOS AUTORIZADOS ESPERADOS PARA EL CANAL DE ACCESO A TERMINALES PUERTO MARÍTIMO GUAYAQUIL								
ZONAS	Condición actual Profundidad al MLWS referencial	OBJETO DEL CONTRATO						
		FASE I: Profundización Objeto del Contrato		FASE II: Mantenimiento Objeto del Contrato				
		Año 1	Año 2	Año 3	***	Año 25		
CANAL DE ACCESO: ESTERO SALADO								
Canal marítimo exterior	Boya Mar a Boya 7	Profundidad náutica (m)	8,80	10,50	11,85	11,85	11,85	11,85
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50
	Barra externa Boya 7 Boya 13 (incluye área rocosa "Los Gales")	Profundidad náutica (m)	8,20 - 8,80	11,85	11,85	11,85	11,85	11,85
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50
	Boya 13 a Boya 15A	Profundidad náutica (m)	8,20 - 8,80	11,85	11,85	11,85	11,85	11,85
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50
Canal marítimo interior	Boya 15A a Boya 17 No requiere dragado							
	Boya 17 a Boya 32	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,00	10,19	11,54	11,54	11,54	11,54
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50
	Boya 36 a Boya 66	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,00	10,19	11,54	11,54	11,54	11,54
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50
	Boya 66 a Boya 80 No requiere dragado							
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO EL MUERTO (INGRESO A MUELLES DE APG)								
Desde 2°17'49.40"S / 79°54'49.12"O Hasta 2°17'5.81"S / 79°54'19.17"O	Profundidad náutica (m)	10,00	10,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - (ESTERO FRENTE A MUELLES DE APG)								
Desde 2°17'55.49"S / 79°54'51.87"O Hasta 2°16'45.06"S / 79°54'48.81"O	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,00	10,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50	
Desde 2°16'45.06"S / 79°54'48.81"O Hasta 2°17'11.52"S / 79°53'48.55"O	Profundidad náutica (m)	9,90 - 15,00	10,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO DEL MUERTO (INGRESO A TERMINALES: BASE NAVAL SUR, FERTISA Y ELECTROQUIL)								
Desde 2°16'43.66"S / 79°54'55.80"O hasta 2°16'31.12"S / 79°54'54.68"O	Profundidad náutica (m)	8,00 - 10,00	10,00	10,50	10,50	10,50	10,50	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
Desde 2°16'31.12"S / 79°54'54.68"O hasta 2°14'56.43"S / 79°54'55.37"O	Profundidad náutica (m)	8,00 - 10,00	10,00	10,50	10,50	10,50	10,50	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO SANTA ANA (PERIMETRAL MARITIMA - INGRESO A TPG Y BANANAPUERTO)								
Desde 2°14'33.34"S / 79°57'36.55"O Hasta 2°14'4.68"S / 79°57'7.45"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
Desde 2°14'4.68"S / 79°57'7.45"O Hasta 2°14'11.95"S / 79°57'12.61"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
Desde 2°14'11.95"S / 79°56'24.61"O Hasta 2°15'5.91"S / 79°55'41.59"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
Desde 2°15'5.91"S / 79°55'41.59"O Hasta 2°16'10.19"S / 79°55'49.76"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
Desde 2°16'10.19"S / 79°55'49.76"O Hasta 2°16'45.91"S / 79°55'4.41"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
Desde 2°16'45.91"S / 79°55'4.41"O Hasta 2°16'52.26"S / 79°54'59.23"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	17,00	12,50	12,50	12,50	12,50	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50	
CANAL FLUVIAL - RIO GUAYAS (INGRESO A TERMINALES PORTUARIAS FLUVIALES DEL SUR DE GUAYAQUIL)								
Canal de Cascajal	Profundidad náutica (m)	5,20	5,20	5,20	6,50	6,50	6,50	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20	7,20	7,20	7,50	7,50	7,50	
Barra Norte	Profundidad náutica (m)	5,20	5,20	5,20	6,50	6,50	6,50	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20	7,20	7,20	7,50	7,50	7,50	
Bajo Paola	Profundidad náutica (m)	4,20	4,20	4,20	6,50	6,50	6,50	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20	7,20	7,20	7,50	7,50	7,50	



c. Volúmenes de Dragado

Los volúmenes que han sido publicados son referenciales, los oferentes deberán realizar los cálculos basados en las variables establecidas en la presente aclaración técnica.

2. Sitio de Depósito

En el Acta de Preguntas y Respuestas del 07 de mayo de 2018, en la Aclaración No. 2: Temas Ambientales, se indica en el numeral 4 que “la MIMG ha iniciado las gestiones con el Gobierno Nacional y la Autoridad Portuaria de Guayaquil para que se transfiera a su favor dicha licencia, es decir, realizar el cambio de titular de la Licencia Ambiental No. 41 ...”, en la cual se incluye el sitio de depósito de sedimentos autorizado para la APG, por lo que para efectos del presente Proyecto se considera el mismo, cuyas coordenadas constan en el Análisis Técnico y en los Pliegos; así como las consideraciones adicionales para la propuesta de sitios alternos de depósito.

Se elimina en la CLÁUSULA DUODÉCIMA: OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LAS PARTES, 12.1 SON OBLIGACIONES DEL OPERADOR, Numeral 7 el siguiente inciso: “Si el lugar aprobado por la MIMG requiriera de menos tiempo de navegación se negociará una reducción de la tasa entre el gestor privado y el delegante”.

3. Perfiles de Diseño

a. Buques de Diseño

Descripción	Canal Marítimo, Esteros de ingreso y frente a los Muelles de APG (Estero El Muerto y Cobina), Estero Santa Ana / Perimetral Marítima	Estero Del Muerto (Desde la Boya IM hasta Boya Fer1)	Canal Fluvial
Tipo de buque	New Panamax	Panamax	Panamax
Eslora	366 metros	225	200 metros
Manga	49 metros	32	33 metros
Calado mínimo	12,50 metros	12,00 metros	7,50 metros

b. Reglas PIANC para el diseño del canal.

Los Proyectos de Diseños para Navegabilidad en Canales tienen un procedimiento definido, conforme a lo detallado a continuación:

1. Cálculos con las Normas (ROM, PIANC u otras)
2. Modelamiento con Software Especializados SHIPMA
3. Pruebas en Simuladores
4. Prueba de Campo (Buque en Sitio):

Para los diferentes sitios de los canales hacia los Terminales Portuarios, el diseño para la navegabilidad ha completado los Cálculos con las Normas (ROM, PIANC u otras) y el Modelamiento con Software Especializados SHIPMA; y en algunos casos, las pruebas en simuladores. La formulación de los diseños publicados en el presente Concurso, ha sido estructurada en base a criterios técnicos y prácticos, sin haber llegado, para el caso de los Terminales Portuarios, a la Prueba de campo.

c. Anchos de Canal

Remitirse al numeral 1 literal a) de la presente aclaración.

d. Traslape áreas de atraque

Cada terminal portuario tiene sus especificidades para la flotabilidad de los buques y estas profundidades irán en concordancia con los accesos hacia los mismos. Remitirse al numeral 1.



4. Área de Maniobras y frentes de atraque a los muelles de los Terminales

El dragado de las áreas de atraque no forma parte del alcance de los trabajos objeto del presente proceso. El dragado de profundización y el dragado de mantenimiento de los 50 metros de extensión perpendicular a la línea de atraque de los muelles públicos y privados, marítimos y fluviales está a cargo de cada Terminal Portuario, Marítimo o Fluvial, Público o Privado, quienes deberán pagar su costo de dragado al Operador del Dragado u otro contratista.

5. Profundización de las áreas del canal fluvial

A través de la presente Acta, se modifica el plazo máximo de profundización del canal fluvial, de manera que tal obligación se ejecutará en el plazo de hasta 36 meses contados a partir del inicio de operaciones. Los usuarios del canal fluvial en tráfico internacional pagarán la tasa de USD 0,16 x TRB (tonelaje de registro bruto) (reajustable anualmente por IPC) desde el inicio de operaciones y una vez confirmada el cumplimiento de la profundización en las áreas establecidas para el canal fluvial, cancelarán la tasa vigente a la fecha para tráfico internacional



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL
M. I. Municipalidad de Guayaquil

ACTA No. 008-2018
 Página 44 de 45

6. Condiciones Ajustadas CANAL DE ACCESO MARÍTIMO, ESTEROS y CANAL FLUVIAL

TABLA DE PROFUNDIDADES NAÚTICAS Y CALADOS AUTORIZADOS ESPERADOS PARA EL CANAL DE ACCESO A TERMINALES PUERTO MARÍTIMO GUAYAQUIL												
ZONAS	Condición actual Profundidad al MLWS referencial	OBJETO DEL CONTRATO										
		FASE I: Profundización Objeto del Contrato		FASE II: Mantenimiento Objeto del Contrato					Ancho de canal	Talud Roca	Talud Sedimento	
		Año 1	Año 2	Año 3	...	Año 25						
CANAL DE ACCESO: ESTERO SALADO												
Canal marítimo exterior	Boya Mar a Boya 7	Profundidad náutica (m)	8,80	10,50	11,85	11,85	11,85	11,85	11,85	160	4:1	10:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50			
	Barra externa Boya 7 Boya 13 (incluye área rocosa "Los Gales")	Profundidad náutica (m)	8,20 - 8,80	11,85	11,85	11,85	11,85	11,85	11,85	120	4:1	10:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50			
Boya 13 a Boya 15A	Profundidad náutica (m)	8,20 - 8,88	11,85	11,85	11,85	11,85	11,85	11,85	188		10:1	
	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,58	12,58	12,50	12,58	12,58				
Canal marítimo interior	Boya 15A a Boya 17	No requiere dragado										
	Boya 17 a Boya 32	Profundidad náutica (m)	8,28 y 9,08	18,19	11,54	11,54	11,54	11,54	168		10:1	
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50				
	Boya 36 a Boya 66	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,00	10,19	11,54	11,54	11,54	11,54	170		10:1	
		Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50				
Boya 66 a Boya 80	No requiere dragado											

TABLA DE PROFUNDIDADES NAÚTICAS Y CALADOS AUTORIZADOS ESPERADOS PARA EL CANAL DE ACCESO A TERMINALES PUERTO MARÍTIMO GUAYAQUIL											
ZONAS	Condición actual Profundidad al MLWS referencial	OBJETO DEL CONTRATO									
		FASE I: Profundización Objeto del Contrato		FASE II: Mantenimiento Objeto del Contrato					Ancho de canal	Talud Roca	Talud Sedimento
		Año 1	Año 2	Año 3	...	Año 25					
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO EL MUERTO (INGRESO A MUELLES DE APG)											
	Desde 2°17'49.40"S / 79°54'49.12"O	Profundidad náutica (m)	10,00	10,00	13,00	13,00	13,00	13,00	160		4:1
	Hasta 2°17'5.81"S / 79°54'19.17"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - (INGRESO A MUELLES DE APG)											
	Desde 2°17'55.49"S / 79°54'1.87"O	Profundidad náutica (m)	8,20 y 9,88	10,00	11,80	13,00	13,00	13,00	160		4:1
	Hasta 2°16'45.06"S / 79°54'48.81"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	11,15	12,50	12,50	12,50	12,50			
	Desde 2°16'45.06"S / 79°54'48.81"O	Profundidad náutica (m)	9,90 - 15,00	10,00	11,08	13,00	13,00	13,00	160		3:1
	Hasta 2°17'11.52"S / 79°54'48.55"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO DEL MUERTO (INGRESO A TERMINALES: BASE NAVAL SUR, FERTISA Y ELECTROQUIL)											
	Desde 2°16'43.66"S / 79°54'55.80"O	Profundidad náutica (m)	8,00 - 10,00	10,00	10,50	10,50	10,50	10,58	100		4:1
	Hasta 2°16'31.12"S / 79°54'54.68"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00			
	Desde 2°16'31.12"S / 79°54'54.68"O	Profundidad náutica (m)	8,00 - 10,00	10,00	10,50	10,50	10,50	10,50	80		4:1
	Hasta 2°14'56.43"S / 79°54'55.37"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00			
CANAL DE ACCESO: MARÍTIMO - ESTERO SANTA ANA (PERIMETRAL MARITIMA - INGRESO A TPG Y BANANAPUERTO)											
	Desde 2°14'3.34"S / 79°57'36.55"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	160		3:1
	Hasta 2°14'4.68"S / 79°57'7.45"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			
	Desde 2°14'4.68"S / 79°57'7.45"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	120		3:1
	Hasta 2°14'11.95"S / 79°56'29.61"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			
	Desde 2°14'11.95"S / 79°56'24.61"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	11,00	13,00	160		3:1
	Hasta 2°15'5.91"S / 79°55'41.59"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			
	Desde 2°15'5.91"S / 79°55'41.59"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	13,00	13,00	13,00	13,00	160		4:1
	Hasta 2°16'10.19"S / 79°54'49.76"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			
	Desde 2°16'10.19"S / 79°54'49.76"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,80	13,00	13,00	13,00	13,00	120		4:1
	Hasta 2°16'45.91"S / 79°55'4.41"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			
	Desde 2°16'45.91"S / 79°55'4.41"O	Profundidad náutica (m)	10,00 - 13,00	12,00	12,50	12,50	12,50	12,50	164		4:1
	Hasta 2°16'52.26"S / 79°54'59.23"O	Calado mínimo buque autorizado (m)	9,75	9,95	12,50	12,50	12,50	12,50			



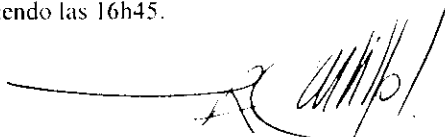
GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE GUAYAQUIL
M. I. Municipalidad de Guayaquil

ACTA No. 008-2018
 Página 45 de 45

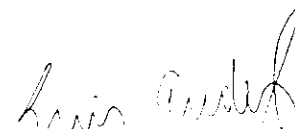
TABLA DE PROFUNDIDADES NAÚTICAS Y CALADOS AUTORIZADOS ESPERADOS PARA EL											
CANAL DE ACCESO A TERMINALES PUERTO MARÍTIMO GUAYAQUIL											
ZONAS	Condición actual Profundidad al MLWS referencial	OBJETO DEL CONTRATO							Ancho de canal	Talud Roca	Talud Sedimento
		FASE I: Profundización Objeto del Contrato		FASE II: Mantenimiento Objeto del Contrato							
		Año 1	Año 2	Año 3	...	Año 25					
Canal Fluvial	CANAL FLUVIAL - RIO GUAYAS (INGRESO A TERMINALES PORTUARIAS FLUVIALES DEL SUR DE GUAYAQUIL)										
	Canal de Casca, al:	Profundidad náutica (m)	5,20	5,20	5,20	6,50	6,50	6,50		80	6:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20	7,20	7,20	7,50	7,50	7,50			
	Berra Norte	Profundidad náutica (m)	5,20	5,20	5,20	6,50	6,50	6,50		60	6:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20	7,20	7,20	7,50	7,50	7,50			
	Bajo Paola	Profundidad náutica (m)	4,20	4,20	4,20	6,50	6,50	6,50		80	6:1
		Calado mínimo buque autorizado (m)	7,20	7,20	7,20	7,50	7,50	7,50			

Nota Técnica: Los taludes propuestos se basan en la morfología y consistencia del lecho marino.

No habiendo más puntos varios que tratar, se da por terminada la sesión, siendo las 16h40, concediéndose el tiempo necesario para la redacción de la presente acta, la que una vez elaborada y conocida por los miembros de la Comisión Técnica, es aprobada por unanimidad, para constancia de lo cual firman en unidad de acto, siendo las 16h45.


 Ing. Ramiro Castillo Illingworth

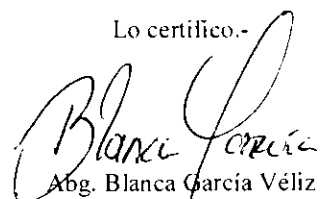
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN TÉCNICA


 Abg. Luis Endara Terán

DELEGADO DEL PROCURADOR SÍNDICO MUNICIPAL


 Ing. Enrique Camposano

DELEGADO DEL DIRECTOR FINANCIERO

Lo certifico.-

 Abg. Blanca García Véliz

SECRETARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA