

COMISIÓN TÉCNICA**ACTA No. 006-2015**

SELECCIÓN DEL ALIADO ESTRATÉGICO PARA REALIZAR LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, SUMINISTRO, CONSTRUCCIÓN, MONTAJE, PUESTA EN FUNCIONAMIENTO, FINANCIAMIENTO Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO AEROSUSPENDIDO PARA LA CIUDAD DE GUAYAQUIL (PRIMERA FASE GUAYAQUIL-DURÁN).

A los quince días del mes de diciembre del año dos mil quince, siendo las dieciséis horas, en la Sala de Sesiones de la Comisión Técnica se reunió la Comisión Técnica integrada por los siguientes miembros: Ing. Jorge Berrezueta Peñaherrera, quien la preside en su calidad de Delegado del Alcalde de Guayaquil; Abg. Andrés Roche, Gerente General de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil; Ing. Federico von Buchwald, Presidente del Directorio de la Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil; Ab. Pablo Cevallos Palomeque, Asesor Jurídico de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil e Ing. Fernando Navas Nuques, Director de Planificación de la Empresa Pública Municipal De Tránsito De Guayaquil. Actúa como Secretaria de la Comisión Técnica, la Ab. Blanca Garcia 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:

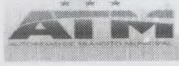
1. **CONOCER Y RESOLVER SOBRE LAS PREGUNTAS Y ACLARACIONES DENTRO DEL "PROCESO DE SELECCIÓN DEL ALIADO ESTRATÉGICO PARA REALIZAR LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, SUMINISTRO, CONSTRUCCIÓN, MONTAJE, PUESTA EN FUNCIONAMIENTO, FINANCIAMIENTO Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO AEROSUSPENDIDO PARA LA CIUDAD DE GUAYAQUIL (PRIMERA FASE GUAYAQUIL-DURÁN)".**
2. **VARIOS.**

PUNTO UNO.-

La Secretaria pone a conocimiento de los Miembros de la Comisión Técnica, las preguntas recibidas dentro del plazo previsto en el calendario del proceso. Acto seguido, la Comisión Técnica previo a resolver sobre las respuestas y aclaraciones deja constancia que se resolverá la sesión de acuerdo al siguiente orden, a saber:

Luego de lo cual, se procede a conocer cada uno de los puntos:

- 1.- **CONOCER Y RESOLVER SOBRE LAS PREGUNTAS Y ACLARACIONES DENTRO DEL "PROCESO DE SELECCIÓN DEL ALIADO ESTRATÉGICO PARA REALIZAR LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, SUMINISTRO, CONSTRUCCIÓN, MONTAJE, PUESTA EN FUNCIONAMIENTO,**



FINANCIAMIENTO Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO AEROSUSPENDIDO PARA LA CIUDAD DE GUAYAQUIL (PRIMERA FASE GUAYAQUIL-DURÁN)".

La Secretaria de la Comisión Técnica pone en conocimiento de los miembros de la Comisión Técnica las preguntas recibidas dentro del plazo legal, y procede a leerlas. La Comisión Técnica una vez que ha concluido con la revisión de las preguntas presentadas, por unanimidad resuelve aprobarlas de la siguiente manera:

Sobre el anteproyecto:

- 1. ¿Se pueden proponer cambios al sistema propuesto por la consultoría o se debe regir al estudio?**

Se podrá cambiar realizar cambios menores pero siempre y cuando no altere el concepto del proyecto

- 2. Según página 31 de los Pliegos, punto 3.14.4 Anteproyecto, literal d) Torres. ¿Qué es plano funcional de implantación y cuál es su alcance?**

El plano funcional de implantación de la obra detallará las áreas que contemplan las edificaciones de las estaciones o instalaciones de la Aerovía. Y deberá tener el detalle necesario para poder determinar el cumplimiento de los requerimientos mínimos exigidos en los pliegos. (Área de parqueo, maquinaria, boletería, seguridad, baterías sanitarias etc.)

Como parte del pre diseño entregable del proyecto en su oferta técnica, se deberá presentar:

- 3. Con respecto al literal E "Presentación de los grupos de obras identificados en las especificaciones técnicas." El oferente presentará "-La descripción física y dimensional de las diferentes obras y de los subsistemas". ¿A qué se refiere esto?**

El oferente debe presentar el detalle en área y sus descripciones de los diferentes subsistemas como: equipos de emergencia, generador, sistema hidráulicos, eléctricos etc.

- 4. Según el literal I, indica entregar un "Estudio y demanda de pasajeros y previsión de demanda durante la vida útil del proyecto". Ya existe un estudio de demanda en el proyecto lo cual lo elaboro el consultor. ¿Es exigencia hacer otro por parte del ofertante?**

Los oferentes deberán revisar el estudio realizado por la consultora y verificar su correcto análisis para su aprobación y uso en el cálculo del sistema. (Anexo 1 – Estudio de demanda).

- 5. Según el literal M, indica entregar "Estudio y propuesta de modelo tarifario y recaudo". ¿Qué significa esto y cuál es su alcance?**

El oferente deberá presentar un análisis de las recaudaciones y sus respectivos incrementos establecidos en los pliegos determinando que está de acuerdo con el monto de incremento establecido.

- 6. Con respecto al literal S "Sistema de buses alimentadores, líneas, frecuencias, recorridos, flotas" ¿Se debe proporcionar un sistema de buses alimentadores para el**

proyecto en Durán?, ¿si la respuesta fuera afirmativa, cuantas líneas y buses se considerarían, tomando en cuenta que se afectaría de forma directa a las líneas ya existentes lo que generaría conflictos que podrían perjudicar al servicio que ellos brindan?

El oferente deberá de calcular la demanda y cantidad de la flota alimentadora según su experiencia como operador. Además podrá adquirir unidades o realizar convenio con los buses existentes de Durán para garantizar el respectivo alimentación al sistema.

7. De acuerdo a la metodología de la página 34 de los Pliegos, el oferente tendrá que entregar lo siguiente:

La organización para el periodo de garantía, explicando específicamente la metodología y la organización previstas para tratar los defectos y trastornos observados y garantizar la performance operativa. ¿A qué se refiere esto?

Los oferentes deben presentar una metodología detallada, con organigrama para la correcta operación del sistema.

8. **¿Cuáles son las variables y sus respectivos porcentajes que intervienen en la evaluación técnica de las propuestas de las estaciones o de la Propuesta Técnica en general?**

No hay variables, pasarán a la siguiente etapa los oferentes que cumplan con todos los requisitos mínimos solicitados en los pliegos. Se aplicará la metodología CUMPLE/NO CUMPLE.

Para el diseño del ante-proyecto:

9. **¿Cuál es el ancho y el gálibo libre que se requiere en el canal de navegación? -¿Cuál gálibo libre se requiere en el resto del trazado sobre el agua? (según la entidad competente)**

El gálibo mínimo es de 11 mts en marea alta.

10. **¿Se debe considerar protección para todas las torres sobre el agua o sólo para las que están ubicadas en el canal de navegación?**

El oferente debe considera todas las protecciones necesarias para la libre navegación del río

11. **¿Qué consideraciones de iluminación y protocolo de las mismas según la entidad competente se debe tomar en la línea de la aerovía para navegabilidad nocturna y aérea tanto en el agua como en tierra?**

El ofertante debe considera todas exigencias internacionales de seguridad como iluminación, protección marítimas etc. para asegurar una correcta navegación en el río.

12. **¿Es obligatorio que los dos motores del sistema se encuentren en la estación del malecón? ¿Podemos instalar un motor en el malecón y otro motor en la estación de Durán?**

El oferente podrá cambiar la ubicación de los motores siempre cuando garantice el perfecto funcionamiento del sistema

13. **En las pilas de la Av. Quito para evitar las implicaciones de tráfico y tránsito. ¿Se debería considerar un parterre central con áreas verdes?**

El oferente podrá considerar parterres centrales con sus debidas protecciones y área verde siempre que no afecte el normal comportamiento del tráfico y dejando las debidas aperturas para cambio de carriles.

14. ¿Se puede cerrar la calle para el acceso vehicular de la 9 de octubre blv?



El oferente podrá considerar el cierre vehicular del el tramo de la 9 de octubre presentado un proyecto arquitectónico que se integre al sistema de la aerovía.

15. Sobre la pag. 74 Extensión Futura de Línea. Los diseños conceptuales de las estaciones de las líneas a Samborondón, Urdesa y Durán deberán entregarse en esta etapa? ¿A qué nivel deberán considerarse estas extensiones?

El oferente deber considera la suficiente área para la futura línea y sus respectivos equipamientos solo para la Línea de Samborondón.

Preguntas sobre la construcción del proyecto

16. ¿Quién es el responsable de realizar el estudio de impacto ambiental?

El oferente elaborará el estudio de impacto ambiental.

17. ¿Quién es el responsable de tramitar los permisos de construcción tanto en Durán y en Guayaquil, y los demás permisos de obra, y quien correría estos costos?

Una vez que el oferente entregue los diseños definitivos, la entidad contratante otorgará todas las facilidades para tramitar los permisos.

18. Por razones de espacio y para garantizar el menor impacto en la ciudad, recomendamos de ubicar un solo Parqueadero para la totalidad de las cabinas en la estación de Duran. Pedimos al cliente que nos confirman que si ¿Es posible de diseñar un solo parqueadero para cabinas en la estación de Durán?

El oferente puede modificar el diseño de los parqueos de las cabinas siempre que garantice el correcto funcionamiento del sistema.

19. ¿Quién debe obtener los permisos de la Secretaria de Puertos u otra dependencia pública sobre la construcción de la obra en el trayecto sobre río Guayas?

El Municipio es el encargado de sacar todos los permisos correspondientes.

20. ¿Cuenta la ATM con información sobre cuáles son las naves autorizadas a transitar en las inmediaciones del trazado del proyecto en el río Guayas, de qué tonelaje bruto o desplazamiento máximo? ¿Puede proporcionarnos dicha información?

La ATM no cuenta con esa información. El oferente deberá realizar este levantamiento de información para considerarlo en su diseño.

21. ¿Cuenta el proyecto con un estudio de riesgos en función de las embarcaciones que transitarán en las inmediaciones del trazado del proyecto, o es una obligación de la proponente realizar los estudios en esta materia?

El oferente deberá realizar el respectivo estudio.

Sobre las garantías del proyecto:

22. En el documento "Pliegos" en el punto 2.12.4 Póliza de todo riesgo página 14 dice:

El aliado estratégico deberá contar durante todo momento, mientras se encuentre vigente el Contrato, con pólizas de seguros contra todo riesgo, incluyendo pero sin limitar robo, huelgas y paros, que ampare la totalidad de los equipos, redes e infraestructura afectada al servicio público, según el diseño de las intervenciones que presente el Oferente. El valor asegurado deberá ser el de reposición como nuevos, sin ajustes, por parte de la aseguradora, a satisfacción de la EPMTG.

De esta forma la obra civil ya se encuentra amparada por la póliza de todo riesgo; Sin embargo, en la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato que registró luego que se inicie la fase de operación y mantenimiento, se incluye la "Valoración de la estabilidad de la obra civil" con lo cual se estaría cubriendo la misma obra con dos garantías. Consecuentemente, solicitamos se elimine de la Garantía de Fiel Cumplimiento el valor correspondiente a la valoración de la estabilidad de las obras civiles.

Se aclara que el objeto de la garantía de fiel cumplimiento de contrato es para seguridad del cumplimiento del contrato y para responder por las obligaciones que contrajeran a favor de terceros, relacionadas con el contrato de conformidad con lo previsto en el Art. 74 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

El monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato hasta la culminación de la obra y recepción de la infraestructura y equipos del sistema Aerovía, será del 5% del monto de la inversión ofertada.

Sobre el personal técnico del proyecto

Con respecto al punto 3.14.5, página 35 "Experiencia mínima del personal técnico".

23. En la experiencia del personal técnico en algunos puntos citados, los técnicos tienen que tener un proyecto internacional. ¿Cómo se define un proyecto internacional?

El personal técnico a presentarse podrá haber trabajado en obras fuera del país o proyectos nacionales de dimensiones similares a la obra objeto de este proceso.

24. Un experto en pilones de grandes dimensiones: deberá acreditar título de INGENIERO CIVIL, experiencia profesional no menor a DIEZ AÑOS con experiencia en PROYECTOS DE PILONES DE MINIMO 50 METROS DE ALTURA con mínimo de UN PROYECTO INTERNACIONAL en los últimos DIEZ AÑOS. ¿Podría ser un Ingeniero Civil, Ingeniero Mecánico o Ingeniero con titulación afín de su país de origen?

El oferente deberá presentar personal técnico con los títulos referidos en la pregunta siempre y cuando demuestre la experiencia exigida en los pliegos de contratación. (VER ACLARACIÓN No. 1)

25. Un experto en estructuras metálicas: deberá acreditar título de INGENIERO CIVIL, experiencia profesional no menor a DIEZ AÑOS con experiencia en ESTRUCTURAS METÁLICAS mínimo UN PROYECTO INTERNACIONAL en los últimos DIEZ AÑOS.



¿Podría ser un Ingeniero Civil, Ingeniero Mecánico, Ingeniero Industrial o Ingeniero con titulación a fin de su país de origen?

El oferente deberá presentar personal técnico con los títulos referidos en la pregunta siempre y cuando demuestre la experiencia exigida en los pliegos de contratación.

- 26. Un experto en estudios hidrogeológicos en ríos: deberá acreditar experiencia profesional no menor de DIEZ AÑOS en ESTUDIOS HIDROGEOLÓGICOS PARA OBRAS CIVILES EN RIOS al nivel de factibilidad y/o anteproyecto y/o definitivo con mínimo UN ESTUDIO NACIONAL o INTERNACIONAL en los últimos DIEZ AÑOS. ¿Puede ser un Ingeniero Geológico y/o un Ingeniero Hidráulico?**

El oferente podrá acreditar personal técnico con los títulos referidos en la pregunta siempre y cuando demuestre la experiencia exigida en los pliegos de contratación.

Sobre la parte Eléctrica del proyecto

- 27. Favor indicar si el sistema de iluminación ¿Es convencional o LED?**

El proyecto podrá considerar sistema de iluminación LED o convencional. El oferente del proyecto, serán de cargo del Operador, y por tanto serán pagados por éste a su entero costo y riesgo.

- 28. Siendo un proyecto emblemático para la ciudadanía de Guayaquil, ¿se contará con el apoyo de la M.I.M. de Guayaquil en las gestiones a realizar en instituciones públicas como Empresa Eléctrica, Interagua, CNT, Ministerio de ambiente, etc.? ¿Y cómo se va a expresar este apoyo?**

El Municipio se encargará de suscribir toda la documentación que fuere necesaria para cualquier tipo de aprobaciones o permiso antes las entidades públicas, siempre y cuando el Operador proporcione los documentos, estudios y demás requisitos necesarios para el trámite o permiso correspondiente. Así mismo, el Municipio respaldará la gestión que desarrolle el Operador suscribiendo las certificaciones que sean necesarias para el avance de los proyectos.

- 29. De igual modo en caso de soterramiento de líneas, en lo que respecta a permisos, etc.?**

Ver Respuesta a Pregunta 28.

- 30. Se puede proponer sistema de energía sustentable, como paneles solares, etc. Para los sistemas de iluminación?**

El proyecto podrá considerar sistemas de energía sustentable, tales como paneles solares. El oferente del proyecto, serán de cargo del Operador, y por tanto serán pagados por éste a su entero costo y riesgo.

Sobre la parte mecánica

- 31. En el documento " Especificaciones para los Estudios definitivos" en el punto 3.3.3 página 17 dice:**

Para el paso de las cabinas en las zonas de embarque y desembarque, se recomienda los mecanismos de transferencia de cabinas accionados por engranajes. El objetivo de esta medida es minimizar el riesgo de patinaje que puede presentarse en un sistema de correas o bandas, que a la vez puede afectar el ritmo de la salida de cabinas en las estaciones....

Esta exigencia es el estándar de un solo fabricante. Aunque en el mercado existen otros mecanismos que permiten el paso de las cabinas en las zonas de embarque y desembarque sin riesgo de patinaje. El estándar de Doppelmayr es realizar este paso de las cabinas mediante correa trapezoidal / banda trapezoidal, que también garantiza el paso de cabinas sin riesgo de patinaje. ¿Se puede utilizar otro tipo de mecanismo para minimizar el riesgo de patinaje o debemos utilizar el que nos dice el punto 3.3.3 en razón que las especificaciones deban tener un carácter general y no limitarse al sistema de un solo fabricante?

El oferente podrá presentar un sistema alternativo siempre y cuando garantice la operación del sistema.

32. En el documento "Especificaciones para los Estudios definitivos" en el punto 3.3.6 página 18 dice:

..Motores auxiliares son motores térmico diésel suficientemente dimensionados para mover el sistema en plena carga de manera continua a una velocidad de 0-3,75/4,25 m/s indefinidamente...

Operar el sistema teleférico con motores auxiliares es muy peligroso porque el sistema se puede mover sin ningún control sobre la línea.

Recomendamos, en vez de motores auxiliares, instalar generadores eléctricos que en un corte de luz alimentan todo el sistema motriz con potencia suficiente para mover el sistema a plena carga a velocidad máxima de 5m/s indefinidamente. ¿Se puede instalar generadores eléctricos en lugar de los motores auxiliares?

El oferente podrá presentar un sistema alternativo siempre y cuando garantice la operación del sistema

33. En el documento "Especificaciones Técnicas" en la página 4 dice:

Capacidad de transporte 2600 pph por sentido lo cual es contradictorio con el documento "Especificaciones para los Estudios Definitivos" donde en el punto 3.3.15 menciona: ... Sin embargo el sistema deberá preverse para cumplir con la capacidad final de diseño (3.000 pasajeros/hora/dirección) ¿La capacidad final de diseño es de 2600 o 3000 pasajeros por hora y por dirección?

La capacidad mínima del diseño del sistema es de 2600 pasajeros por hora y por dirección.

34. En el documento "Especificaciones para los Estudios definitivos" en el punto 3.3.15 - a página 22 dice:

Tipo y Capacidad

Las cabinas tendrán capacidad para diez personas, mínimo 8 sentados. El aliado estratégico deberá considerar el peso medio de un pasajero de 75 kilos por persona.

¿Por favor confirmar si la cabina deberá constar de 8 asientos o 10 asientos?

La cabina debe garantizar la transportación de 10 personas sentadas. El oferente podrá presentar una cabina superior a este requerimiento si lo cree necesario.

35. En el documento "Especificaciones para los Estudios definitivos" en el punto 3.3.15 - g página 25 dice:

La parte inferior de las paredes de las cabinas debe ser metálica, con el fin de limitar el registro visual y proteger las ventanas de golpes involuntarios de los pasajeros. Se debe asegurar que un pasajero sentado no pueda observar directamente hacia abajo. La altura de este elemento metálico será de al menos de 50 cm, medidos desde el piso y deberá ser presentado el diseño para ser aprobado por la Municipalidad.

Esta especificación es el estándar de un solo fabricante. En el mercado existen varias soluciones para protección de golpes e impedir la vista hacia abajo. ¿Podemos utilizar un folio plástico que impide la vista hacia abajo y al mismo tiempo sirve para protección contra golpes involuntarios o necesariamente debe ser metálico?

El oferente podrá ofertar folios plásticos siempre y cuando garanticen la seguridad de los pasajeros.

36. En el documento "Especificaciones para los Estudios Definitivos" en el punto 3.3.15 – g página 25 dice:

La cabina debe tener la suficiente capacidad de ventilación, de manera que el flujo de aire permita transferir el calor emanado por 15 personas de manera eficiente hacia el exterior del vehículo y manteniendo una temperatura promedio interior que en ningún caso debe ser superior en 2 grados centígrados a la temperatura ambiente exterior.

Tomando en cuenta que las cabinas son para 10 y no para 15 pasajeros. ¿Por favor necesitamos que nos aclare si la ventilación debe ser suficiente para transferir el calor emanado por 10 o 15 personas?

Afirmativo el oferente deberá presentar un sistema de ventilación forzada suficiente para transferir el calor emanado de 10 personas, garantizando la temperatura interior adecuada para los pasajeros.

37. En las bases de licitación no se incluye un modelo de contrato, por favor su ayuda anexando un modelo de contrato

Se adjunta a la presente Acta el modelo de contrato.

Aclaraciones:

1. Con respecto al personal técnico del proyecto en el punto 3.14.5, página 35 se pide un experto en pilones de grandes dimensiones con experiencia no menor a DIEZ AÑOS en PROYECTOS DE PILONES DE MINIMO 50 METROS DE ALTURA (Se acordó en la audiencia pública reducir la cantidad de metros de altura de los pilones y con esto llevaría en reducir la experiencia del personal técnico indicado en la pregunta 24).
Se acepta experiencia con pilones de mínimo 25 metros de altura.
2. Así mismo en el punto 3.14.5 página 35 se solicita un experto en estudios hidrogeológicos con experiencia no menor a DIEZ AÑOS en ESTUDIOS HIDROGEOLOGICOS PARA OBRAS CIVILES EN RIOS. (Se acordó en la audiencia pública que podría ser un Ingeniero Hidráulico).
Se acepta, puede ser Ing. Hidráulico.
3. Dentro de la audiencia pública se consultó la opción de importar los equipos, bienes y materiales para la construcción y operación del proyecto a nombre de la M.I.M. de Guayaquil, el cual conllevaría el pago del 0% de aranceles y salvaguardias, salvo al impuesto del FODINFA. Favor confirmar por este medio.
Se confirma que las importaciones se realizarían a nombre de la M.I. Municipalidad de Guayaquil.
4. Dentro de la audiencia pública se aclaró que una vez adjudicado y en operación al sistema el Municipio restringiría el ingreso de buses de Durán – Guayaquil en el

sector comprendido de la estación del Centenario y la estación Julián Coronel, para que estos servicios no entren en competencia con el proyecto de la aerovía.

Es correcta esta apreciación.

5. De acuerdo a los "Pliegos" punto 3.14.4 ANTEPROYECTO página 33 literal i, se solicita un Estudio de demanda de pasajeros y previsión de demanda durante la vida útil del proyecto. Se acordó en la audiencia pública que el Municipio proveerá el estudio de demanda inicial a los ofertantes el día Lunes 30 de Noviembre 2015.

Remitirse al archivo anexo.

Pregunta 1:

En los documentos publicados por la EPMTG, existe un documento con título "Anexo – Especificaciones para los estudios definitivos" de 42 páginas que incluye especificaciones diferentes que en el documento con título "Especificaciones Técnicas" de 132 páginas.

En el "Anexo – Especificaciones para los estudios definitivos" de 42 páginas aparece un punto 3.3.6 con respecto a "Motores auxiliares" que no aparece en el otro documento. En este punto, se precisa que el motor auxiliar debe ser un motor térmico que se puede activar en 5 minutos y que funciona sobre un generador diésel. Entendemos que la finalidad de esta motorización auxiliar debe permitir de operar el sistema con plena capacidad en caso de una falla de la motorización principal.

Solicitud:

Debido a la potencia del sistema, se solicita que esta motorización auxiliar puede funcionar con un motor eléctrico alimentado por un armario de potencia independiente (sobre la red eléctrica) a fin de operar el sistema en caso de avería de la motorización principal y no por un motor diésel o un motor eléctrico con generador diésel. La situación de perdida de alimentación de red eléctrica es un modo excepcional que se trata con la motorización de rescate que funciona con un generador diésel (ver punto 3.3.7)

El oferente podrá presentar un sistema alternativo para los motores auxiliares siempre y cuando garantice la operación del sistema

Se solicita también de ampliar el tiempo de activación a 15 minutos mínimo debido a que esta activación requiere una intervención mecánica de los técnicos.

Se acepta lo solicitado.



Pregunta 2:

En el documento "Especificaciones Técnicas" de 132 páginas, punto 5.3.2 "Torres" se precisa que las torres deberán ser tubular.

Solicitud: Se solicita aclarar si las torres pueden ser de tipo celosía?

Las torres debe ser tipo tubular, cónicas, o cual otra forma pero de forma sólida.

Pregunta 3:

En el documento "Especificaciones Técnicas" de 132 páginas, punto 4.2.7 se precisa:

"El mantenimiento anual requerirá para el sistema por cinco días (cualquier que sea el sistema elegido), periodo durante cual se sustituirá el servicio con un servicio de buses"

Debido a la complejidad de algunas tareas de mantenimiento anual excepcional necesitando intervenir en el sistema cerrado que pueden requerir más de 5 días, de manera independiente de una frecuencia regular de cada 5 años como indica en las bases, se solicita proporcionar una flexibilidad por el concesionario indicando un plazo anual de parada hasta 10 días respectivamente a su plan de mantenimiento.

Se acepta lo solicitado, siempre y cuando garantiza el servicio sustituto durante estos días de mantenimiento.

Pregunta 4:

En la página 29 del pliego se indica: "El ANTEPROYECTO deberá estar avalado por una empresa de ingeniería internacional, conforme al Formulario No. 5."

Solicitud: Entendemos que el avalado por la empresa de Ingeniería internacional aplica solamente en fase de ejecución del proyecto y no en fase de presentación de oferta. Favor confirmar.

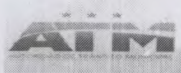
El aval de la compañía internacional se deberá presentar para la oferta técnica y para la ejecución del proyecto definitivo.

Asimismo, dispone que por Secretaría se proceda a publicar en el portal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil (www.guayaquil.gob.ec) las referidas respuestas a los pliegos.

Asimismo, dispone que por Secretaría se proceda a publicar en el portal del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Guayaquil (www.guayaquil.gob.ec) las referidas aclaraciones a los pliegos.

3.- INCORPORACIÓN DEL PROYECTO DEL CONTRATO DEL PROCESO.

Conforme a lo manifestado en las aclaraciones, se adjunta a la presente acta el modelo de contrato propuesto para los oferentes. Para efectos de realizar las observaciones y preguntas que estimen pertinentes respecto del modelo de contrato propuesto, se otorga **el término de 5 días a los oferentes calificados**, para que las formulen por escrito a la dirección electrónica blagarev@guayaquil.gov.ec, incluyendo un archivo en formato .pdf y un archivo formato Word, usando la herramienta de control de cambios, si fuere del caso. **Vencido el plazo aquí previsto, la Comisión Técnica presentará el modelo de contrato definitivo dentro del término de 3 días.**



PUNTO DOS.-

VARIOS

No habiendo puntos varios que tratar, se da por terminada la sesión, siendo las diez horas con treinta minutos, 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, Ing. Jorge Berrezueta Peñaherrera, Presidente de la Comisión Técnica; Ing. Federico Von Buchwald, Presidente del Directorio de la Fundación Municipal de Transporte Masivo Urbano de Guayaquil; Abg. Andrés Roche P., Gerente General de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil; Abg. Pablo Cevallos Palomeque, Asesor Jurídico de la Empresa Pública Municipal de Tránsito de Guayaquil; Ing. Fernando Navas Nuques, Director de Planificación Municipal de Tránsito de Guayaquil, siendo las diez horas con cuarenta y cinco minutos.

Lo certifico.-

Abg. Blanca García Véliz

SECRETARIA DE LA COMISIÓN TÉCNICA

1/1/2025

1/1/2025

The following information was obtained from the records of the Department of Health and Human Services, Office of Inspector General, regarding the activities of the [redacted] in the [redacted] area. The information was obtained from the records of the Department of Health and Human Services, Office of Inspector General, regarding the activities of the [redacted] in the [redacted] area. The information was obtained from the records of the Department of Health and Human Services, Office of Inspector General, regarding the activities of the [redacted] in the [redacted] area.

[Handwritten Signature]

DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES