



**ACTA DE REUNIÓN PREVIA A LA PRESENTACIÓN DE OFERTAS DEL
PROCESO EC- MTOP-513531-CW-RFB “REHABILITACIÓN DE LA VÍA
CUENCA - MOLLETURO - EL EMPALME, INCLUYE SITIOS CRÍTICOS,
UBICADA EN LAS PROVINCIAS DE AZUAY Y GUAYAS”**

Fecha: Lunes, 27 de octubre de 2025

Hora: 14h00

Lugar: Sala de reuniones del Viceministerio

De conformidad a lo establecido en el documento de Solicitud de Ofertas del proceso de contratación signado con código EC- MTOP-513531-CW-RFB “REHABILITACIÓN DE LA VÍA CUENCA - MOLLETURO - EL EMPALME, INCLUYE SITIOS CRÍTICOS, UBICADA EN LAS PROVINCIAS DE AZUAY Y GUAYAS”, en la Sección I, Instrucciones a los Licitantes (IAL), respecto a la Aclaración del Documento de Licitación, visita al Lugar de las Obras y Reunión Previa a la Presentación, numeral 7.4 señala: “(...) *La reunión tendrá como finalidad aclarar dudas y responder a preguntas con respecto a cualquier tema que se plantee durante esa etapa*”. Por lo que, se realizó la Reunión Previa de Presentación de Ofertas con la finalidad de aclarar dudas y asegurar que todos los potenciales Licitante comprendan correctamente los requisitos, condiciones técnicas, administrativas y contractuales del proceso de adquisición antes de que presenten sus Ofertas.

La sesión fue convocada por el Equipo de Implementación del Proyecto del Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT), en el marco del Componente 1, Subcomponente 1.1 del programa de rehabilitación de infraestructuras e intervenciones de resiliencia, financiado por el Banco Mundial.

Inicialmente, se dio la bienvenida a los participantes y se procedió con el registro de asistencia de las personas que participaron de manera presencial. Asimismo, durante el desarrollo de la reunión, personas se conectaron mediante el enlace virtual habilitado.

Durante la exposición, se presentaron: el objetivo de la sesión, las características de la rehabilitación, la situación y resultados financieros, experiencia general y específica, los estándares ambientales y sociales, así como, las formalidades de presentación de las Ofertas.

A continuación, se detallan los principales puntos abordados:

**INTERVENCIÓN DE LA ANALISTA DE ADQUISICIONES DEL EIP,
MODERADORA DE LA SESIÓN:**

• INTRODUCCIÓN

El Ministerio de Infraestructura y Transporte cuenta con un financiamiento del Banco Mundial y a través del Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia presenta este proceso de contratación “Rehabilitación de la vía Cuenca - Molleturo - El Empalme, una arteria vial estratégica que conecta a las provincias de Azuay y Guayas”. Esta obra incluye intervenciones en sitios críticos y medidas de seguridad vial.



Asimismo, busca fortalecer la resiliencia de la infraestructura, garantizar la transitabilidad y contribuir a la mitigación de los efectos del cambio climático cumpliendo con altos estándares técnicos, sociales y ambientales.

Es por esto que, de acuerdo con lo que dice las Instrucciones a los Licitantes de la Solicitud de Ofertas de este proceso de contratación, realizamos esta Reunión Previa a la Presentación de Ofertas, cuyo objetivo es aclarar dudas y asegurar que todos los potenciales Licitantes comprendan correctamente los requisitos, condiciones técnicas, administrativas y contractuales dentro del proceso de contratación.

Se debe considerar que cualquier consulta y observación deberá ser realizada mediante el canal oficial, el correo electrónico, el mismo que se encuentra en la Solicitud de Ofertas y al finalizar esta sesión vamos a indicarlo.

A continuación, los compañeros de las áreas técnica, financiera y ambiental procederán a exponer las características y requisitos relacionados con el proyecto, conforme a sus ámbitos de competencia.

INTERVENCIÓN DEL ESPECIALISTA EN VIALIDAD Y ESTRUCTURAS DEL EIP:

• INTERVENCIÓN TÉCNICA

Vamos a analizar el alcance de la intervención propuesta por el Equipo de Implementación del Proyecto. Este Proyecto se encuentra bajo el marco del Componente Uno (01). El plazo para la ejecución de esta actividad es de (18) dieciocho meses y está localizado en las Provincias de Azuay y Guayas.

El Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia se centra en restaurar la conectividad perdida por daños en la infraestructura del transporte causados por un desastre que haya sido elegible.

• PERTINENCIA DE LA INTERVENCIÓN

Como pertinencia de la intervención, hay que indicar que, en el mes de marzo del 2023, se realizó la declaratoria de la emergencia vial en la Provincia del Azuay, en la Red Vial Estatal E582, que es la Cuenca - Molleturo - El Empalme. El propósito de esta intervención es realizar una rehabilitación de la vía Cuenca - Molleturo - El Empalme, incluyendo la estabilización y mitigación de los sitios críticos localizados a lo largo del trazado.

Esto permitirá mejorar las condiciones de transitabilidad de esta arteria vial tan importante y principal conexión de las provincias de Azuay y Guayas. Esto además optimizará los costos de circulación de operación para los usuarios. Así como, fortalecerá las operaciones logísticas y de transporte en beneficio de los usuarios de la vía en condiciones de confort y seguridad vial.

• CARACTERÍSTICAS DE LA REHABILITACIÓN

Las principales características de la vía en mención son las siguientes:

Primero, vamos a conocer la ubicación geográfica donde se desarrollará el proceso de contratación.



El corredor inicia en la Y de Sayausí, aproximadamente a 7km de la ciudad de Cuenca y termina, en el sector El Empalme, como se lo puede ver en la figura, en la abscisa 119 + 900. En total el trayecto de la intervención tiene una extensión de 113km.

Las características de la rehabilitación tienen ciertos detalles técnicos que los vamos a analizar:

En primer lugar, la topografía del, está, es variable, partiendo desde una topografía montañosa y luego vamos a hacer un cruce de cordillera hasta llegar a la zona costanera en el sector del Empalme que es el cantón Naranjal. Entonces la topografía sí es diversa, sí, las condiciones geológicas también.

Y luego de eso también tenemos una fuerte condición hidrológica, sobre todo en el sector del Parque Nacional Cajas. Más adelante vamos a ver cuál fue la situación de ciertas particularidades que se presentaron en la vía. Entre detalles técnicos, la carretera es una carretera clase 3.

La Red Vial Estatal es la E582, el tráfico promedio es de 4200 vehículos al día y una longitud de 113km efectivos de intervención. Para la rehabilitación también se han considerado tres tramos que están divididos físicamente en el trayecto. El primer tramo desde el kilómetro 7 hasta el kilómetro 60 es una vía de dos carriles. Desde la Y de Sayausí hasta la parroquia Molleturo. Esto netamente en terreno montañoso.

Luego hacemos una transición de terreno montañoso hacia terreno ondulado del kilómetro 60 al kilómetro 103 en tres carriles. Es decir, para el ascenso desde la zona de la costa o el ascenso de la zona de la costa, nosotros tenemos un carril adicional. Entonces, la sección se incrementa en tres carriles.

Finalmente, desde el kilómetro 103 hasta el 119 + 900 en la T del Empalme, la vía nuevamente es de dos carriles, pero la sección típica es de una vía de costa, por lo cual el espaldón es mucho más amplio que en la zona de montaña.

La situación actual es la siguiente: se presentan varios deterioros en la calzada, los que se van a ser mitigados, así como también los sitios críticos que los vamos a ver más adelante.

• DETERIOROS DE CALZADA

Los deterioros de la calzada se deben en sí al pavimento rígido que es en la totalidad de la intervención, es un pavimento rígido en donde vamos a analizar que existen fisuras y grietas, no hay un sellado uniforme de las juntas del pavimento rígido, tanto longitudinal como transversal. Tenemos ya particularidades en deterioros que limitan la transitabilidad de usuarios.

También tenemos rotura de esquinas, hundimientos a lo largo del trazado. Se presentan deterioros superficiales en una sobrecapa asfáltica que se ha colocado en varios sitios con el objetivo de mejorar la transitabilidad, pero obviamente al no tener un mantenimiento o un tratamiento adecuado, esta sobrecapa también ya presenta deterioros, como hundimientos, baches, piel de cocodrilo que es lo que podemos observar.

En definitiva, el estado de la carpeta asfáltica es variable desde regular a bueno. Ese sería el concepto principal, y por eso debemos intervenir para precautelar que la carpeta asfáltica o la carpeta del pavimento rígido se sigan deteriorando.

- **PUENTES**

También encontramos 10 puentes a lo largo del trazado. En imágenes pueden ver que las infraestructuras están en buenas condiciones, si lo hablamos desde el punto de vista técnico, pero en el punto de vista de mantenimiento sí presentan ciertos inconvenientes. Se debe realizar un mantenimiento constante en reemplazar las juntas de dilatación, en realizar el mantenimiento de los barandales, la limpieza de los cauces, etcétera.

- **SEGURIDAD VIAL**

En cuanto a la seguridad vial, también se ha podido notar que a lo largo de la vía hay sitios que sí causan preocupación, en cuanto a seguridad vial, se refiere. Ejemplo, no se tienen sitios adecuados para paraderos de buses o de vehículos de carga pesada, sobre todo para las zonas de descanso.

Igualmente hace falta la complementariedad en la señalización horizontal y vertical, que posibilite disminuir las víctimas por siniestros de tránsito o lesionados por siniestros de tránsito. Esto es lo que se busca con la implementación de la seguridad vial para esta arteria vial.

- **SITIOS CRÍTICOS**

A lo largo del trazado tenemos varios sitios críticos de los cuales están priorizados cinco para esta intervención: en el kilómetro 7 + 200, en el kilómetro 49 + 400, 90 + 600 en el kilómetro 101 + 600 y finalmente en el kilómetro 102 + 300. Entonces, estos son los sitios críticos que se van a intervenir.

Y en imágenes podemos ver cuáles son los detalles particulares de cada una de las intervenciones. Ejemplo, el sitio crítico siete eh corresponde a un talud en relleno, el sitio crítico de la 49 corresponde a un talud que ya fue intervenido de manera parcial, pero esta intervención requiere complementariedad. En el kilómetro 90, estos son uno de los sitios críticos más evidentes que requieren una pronta atención.

No existe cobertura vegetal y se tiene un fenómeno de remoción de masa que afecta a la transitabilidad de los usuarios y pone en riesgo también a la seguridad vial. Del mismo caso en el kilómetro 101 y finalmente en el 102 tenemos un asentamiento diferencial en la calzada.

- **AFECTACIONES VIALES**

Como afectaciones que nosotros hemos tenido por consecuencia del cambio climático y las condiciones actuales de la vía, se han observado desprendimientos de masa o los fenómenos de remoción de masa en los taludes de corte. También se han presentado deslaves, socavaciones de rumbas y arrastre de fluidos sobre la calzada.

- **IMPACTOS POR CAMBIO CLIMÁTICO**

Los impactos asociados a esto tienen que ver principalmente con el costo de operación de los vehículos, los daños en la propiedad privada, daños incluso de los vehículos de transporte público y privado y otras. En imágenes podemos ver cuáles han sido los impactos por cambio climático que se han generado en esta arteria vial.

Aquí tenemos nosotros que recurrentemente la maquinaria y personal del Ministerio de Infraestructura y Transporte tienen que realizar la limpieza de la vía porque siempre



tenemos interrupciones de tránsito por efecto de la inestabilidad, sobre todo en los sitios críticos.

- **PROPUESTA DE INTERVENCIÓN RESILIENTE**

Ahora como propuesta de intervención, lo que se plantea es estabilizar los sitios críticos de los taludes inestables en primera instancia realizando un terrazo, lo que permitirá reducir la capacidad de carga por peso propio en el talud inestable en la zona de falla. Y posteriormente se realizará el revestimiento tanto con mallas ancladas como se hizo en el km 49 y también con hormigón lanzado.

Para ello también hay que crear obras complementarias como son muros de pie de talud, anclajes también para ciertos elementos que representan un riesgo para la seguridad. En la calzada, en cambio, lo que queremos es la reposición de las losas de pavimento rígido que se encuentren fracturadas o que ya no puedan ser adecuadas.

También en la sobrecapa asfáltica habrá que hacer una intervención constante en un fresado, una capa de nivelación con hormigón asfáltico y luego una carpeta asfáltica nueva. Se deberán reemplazar los drenajes también, importante conocerlo. Hay ciertos sitios donde el drenaje ya es insuficiente y se debe realizar una reposición total del drenaje.

- **FUENTE DE MATERIALES Y ESCOMBRERAS**

Las fuentes de materiales para conocimiento están ubicadas a 40 km del final del proyecto, es decir, de la T de El Empalme, nosotros nos dirigimos hacia la vía a Puerto Inca, Naranjal.

En una distancia de 40 km, nosotros llegamos al sector de Cochancay, que son las fuentes de materiales idóneas para obtener libre aprovechamiento o para utilizar estos materiales propios del sitio que son aptos tanto para hormigones hidráulicos como para hormigones asfálticos.

- **ASPECTOS OPERATIVOS**

En aspectos operativos hay que considerar que el Licitante, o en este caso el contratista de la obra, tendrá que ubicar un campamento con todas las facilidades necesarias, implementando lo que sea campamento propiamente dicho para el personal, y luego también habrá que implementar las facilidades para las plantas de producción que sean de trituración, planta de asfalto y planta de hormigón.

Con ese perfil es el que se busca obtener para el licitante que resulte adjudicado. En el programa de obra, la intervención tiene una duración de 18 meses y ese es el esquema de cómo se van a intervenir cada una de las fases. Claro que esto es algo tentativo y se analizará por cada uno de los proponentes cuál es la propuesta también de sus trabajos.

Hay dos componentes para la rehabilitación: el componente uno que se interviene en calzada, drenaje, puentes y señalización vial; y luego el componente dos si intervienen los sitios críticos. Podrán ser frentes simultáneos o como se pueda planificar de mejor manera, pero el tema es que básicamente el plazo de 18 meses no podemos rebasarlo.

Luego tenemos en el componente número tres la intervención ambiental y social, que está atada a las actividades anteriores en rehabilitación vial y en sitios críticos.

INTERVENCIÓN DE LA ESPECIALISTA FINANCIERA DEL EIP:

Buenas tardes a todos, soy la Especialista Financiera del Equipo de Implementación del Proyecto. Les voy a hablar acerca de la situación y resultados financieros y las capacidades financieras.

• CAPACIDADES FINANCIERAS

El Licitante deberá demostrar que tiene exceso o dispone de activos líquidos, bienes, inmuebles, libres de gravámenes, líneas de crédito u otros medios financieros suficientes para atender las necesidades de flujo de efectivo estimadas: dos millones quinientos mil dólares.

El Licitante también deberá demostrar, a satisfacción del contratante, que cuenta con la fuente de financiamiento suficiente para atender las necesidades de flujo de efectivo.

Deberán presentarse los balances generales auditados o, si no fueran obligatorios en virtud de las leyes del país del licitante, otros estados financieros que el contratante considera aceptables correspondientes a los 7 años a fin de demostrar la solvencia financiera y la rentabilidad a largo plazo. Esto es aplicable tanto para las entidades únicas como para los consorcios.

• FACTURACIÓN MEDIA ANUAL DE CONSTRUCCIÓN

La facturación media anual de construcción será de quince (15) millones, calculada del total de los pagos certificados por contrato en curso o terminados de los dos (02) de los últimos siete (07) años. Este requerimiento aplica para los Licitantes presentados como Entidad única y APCA (Consortios).

INTERVENCIÓN DEL ESPECIALISTA EN VIALIDAD Y ESTRUCTURAS DEL EIP:

El Licitante tiene que cumplir los siguientes requisitos:

- **Experiencia general en construcción:** Se tiene un techo en los últimos 10 años, es decir, a partir del año 2015, tanto como consorcio como integrante único.
- **Experiencia específica en contratos:** Se ha planificado que existan cuatro requisitos, de los cuales se debe cumplir uno de los cuatro:
 1. Que sea un contrato de 20 millones de dólares, o bien
 2. Dos contratos por un valor mínimo de 5 millones, pero con un valor total de todos los contratos igual a 20 millones, o sea, que puede existir un número de contratos mayor a dos, pero sumada la cantidad propuesta tiene que sumar 20 millones de dólares.
 3. Tres contratos de 5 millones igualmente con un valor total de 20 millones para todos los contratos.
 4. Cuatro contratos por un valor mínimo de 5 millones.

Se entenderá por contratos similares a los que sean de construcción, rehabilitación o reconstrucción de vías o corredores interurbanos, excluyendo áreas urbanas, es decir, que sean vías estatales o provinciales.



Estos contratos deben incluir al menos un contrato donde se hayan realizado actividades de soluciones técnicas e hidráulicas para estabilización de taludes y también la instalación de señalización horizontal y vertical, sobre todo instalación de señalización vertical.

Para la experiencia específica, también se requiere observar lo siguiente:

- Las obras deben estar terminadas o sustancialmente terminadas.
- Área de intervención de la capa de rodadura de al menos 4,000 m² de hormigón asfáltico o volumen de construcción/repavimentación de pavimento rígido por al menos 500 m³ en al menos uno de los proyectos presentados.
- Experiencia en estabilización de taludes con hormigón lanzado y anclajes en un volumen mínimo de 150 m³.
- Señalización horizontal y vertical para una carretera de al menos 20 km.

En caso de que sea un integrante en APCA, deberá cumplir al menos un integrante con los siguientes requisitos:

- Área de intervención de la capa de rodadura al menos 2,400 m² de hormigón asfáltico.
- Volumen de hormigón para pavimento rígido de 300 m³.
- Experiencia en estabilización de taludes con hormigón lanzado y anclajes en un volumen de 90 m³.
- Señalización horizontal y vertical para una carretera de al menos 15 km.

Sí, se permitirá que estos tres aspectos sean cumplidos en un contrato siempre y cuando hayan sido ejecutados por el mismo integrante del APCA.

INTERVENCIÓN DE LA ESPECIALISTA AMBIENTAL DEL EIP:

Para la experiencia específica, se requiere también un profesional para la parte ambiental y social, quien debe cumplir con las especificaciones establecidas en los contratos. Esto aplica tanto si actúa como contratista, miembro de un APCA o subcontratista, desde el 1 de enero de 2018 hasta la fecha límite de presentación de la Oferta. Dicho profesional debe acreditar experiencia en la gestión de riesgos de impactos ambientales y sociales en obras de construcción o rehabilitación de infraestructura vial.

En contratos APCA, cada integrante debe cumplir los mismos requisitos. En caso de ser un único integrante, igualmente debe cumplirlos.

INTERVENCIÓN DEL ESPECIALISTA EN VIALIDAD Y ESTRUCTURAS DEL EIP:

El Licitante debe justificar un **equipo mínimo** requerido para la obra, ya sea por propiedad, compromiso de alquiler o compromiso de servicios. Esto incluye:

- Planta de trituración de agregados
- Planta de hormigón y planta de asfalto
- Excavadora de orugas y martillo rompedor hidráulico
- Tractor de oruga, fresadora de pavimentos y cargadora frontal
- 10 volquetas como mínimo, o al menos tres camiones hormigonera, dos retroexcavadoras y dos mini cargadoras



- Rodillos vibratorios, rodillo neumático y rodillo liso
- Terminadora de mezcla asfáltica y distribuidor de asfalto
- Máquinas selladoras de fisuras
- Barredora autopropulsada y camión cisterna
- Compresores, bomba de hormigón lanzado, equipo de perforación y bomba de inyección de cemento

En cuanto al personal clave, el mínimo indispensable es:

- Superintendente
- Ingeniero residente
- Dos residentes de obra
- Especialista en seguridad vial
- Especialista ambiental y social
- Especialista hidrológico-hidráulico
- Especialista geotécnico

El Licitante puede ofertar personal adicional para complementar el equipo técnico.

INTERVENCIÓN DE LA ESPECIALISTA AMBIENTAL DEL EIP

- **CUMPLIMIENTO AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO:**

Este proyecto, al estar financiado por el Banco Mundial, debe cumplir con sus lineamientos y políticas ambientales y sociales. El Banco establece un marco general con diez (10) estándares para proyectos a nivel mundial, que se aplican durante la fase de diseño y ejecución.

Se identifican potenciales riesgos e impactos ambientales y sociales, y se desarrollan los siguientes instrumentos y planes:

- Plan de gestión ambiental y social (complementario al permiso ambiental nacional)
- Plan de prevención de violencia basada en género
- Estándar de trabajo y condiciones laborales (garantiza trato justo, igualdad, evita trabajo infantil y acoso)
- Plan de adquisición de tierras (compensación por predios afectados antes del inicio de obra)
- Plan de participación de partes interesadas (divulgación del proyecto desde diseño hasta finalización)
- Mecanismo de quejas y reclamos (establece directrices y jerarquía para atención de quejas)

Para la presentación de ofertas, los licitantes deben revisar los documentos ambientales y sociales disponibles en la página web del Ministerio, incluyendo:

- Plan de participación de partes interesadas
- Plan de gestión de mano de obra
- Plan de violencia basada en género
- Plan de atención de quejas y reclamos
- Normas de conducta ambiental y social



- Plan de gestión de tráfico y seguridad de comunidades locales
- Plan de acción y respuesta a explotación, abuso sexual y acoso sexual

Todos estos documentos permiten que los licitantes desarrollen su plan de gestión ambiental y social del contratista, cumpliendo con los lineamientos del Banco Mundial y garantizando la correcta ejecución de la obra.

INTERVENCIÓN DE LA ANALISTA DE ADQUISICIONES DEL EIP, MODERADORA DE LA SESIÓN:

Bien, estimados Licitantes, cada una de la información indicada por nuestros compañeros es importante, al igual que la que vamos a ver en este momento.

Es muy importante que ustedes lean de manera integral el documento Solicitud de Ofertas, así como las Circulares de Enmiendas que se emitan durante el proceso. Para ello, ustedes deben remitirse a la Sección II. Datos de la Licitación (DDL), literal D. Presentación y apertura de las Ofertas, numeral 21.1, que indica lo siguiente:

- Existirá un sobre original y dentro de ese sobre original existirán dos sobres:
 1. Uno correspondiente a la parte técnica.
 2. Otro únicamente con la información de la parte financiera de la oferta.
- Asimismo, existirá un sobre rotulado con Copias de la Oferta, en el cual también va a constar:
 1. Un sobre con la información de la parte técnica; y,
 2. Un sobre con la parte financiera.

Hemos preparado para ustedes esta ilustración con la finalidad de que no existan errores respecto a la presentación y la formalidad, ya que esto también es importante y lo señala el documento de solicitud de ofertas.



Sobre exterior:

- Cubrirá cada uno de los sobres internos.
- Contendrá la información de la entidad contratante, el código del proceso, el objeto del proceso, el nombre del proyecto, la fecha de presentación y apertura de



las ofertas (hasta el 11 de noviembre, hasta las 11:15 según el documento de Solicitud de Ofertas).

Sobre interior:

- Oferta original: contendrá parte técnica (conjuntamente con el pen drive) y parte financiera.
- Sobre de copias: contendrá copia de la oferta técnica y copia de la oferta financiera.

Recuerden que estos sobres, tanto los internos como el sobre exterior, deben estar debidamente sellados. Si la Oferta es extensa, se podrá presentar en folders, carpetas o cajas, pero siempre respetando la formalidad indicada.

El pendrive debe contener la información de la parte técnica, ubicado dentro del sobre de oferta original parte técnica.

Es importante señalar que la información de la parte técnica **no debe contener detalles de la parte financiera**. Según el numeral 11.4 de las instrucciones a los licitantes, si se incluye información financiera dentro de la parte técnica, **la Oferta será declarada no conforme**.

• RETIRO, SUSTITUCIÓN Y MODIFICACIÓN DE OFERTAS

Según la Sección I Instrucciones a los Licitantes, literal D, numerales 24.1, 24.2 y 24.3:

- 24.1: Ustedes podrán retirar, sustituir o modificar su oferta una vez presentada mediante comunicación por escrito, debidamente firmada por un representante autorizado junto con copia de dicha autorización. Esto no aplica para el retiro de la oferta.
- 24.2: Las Ofertas cuyo retiro haya sido solicitado serán devueltas sin abrir a los licitantes.
- 24.3: Ninguna Oferta podrá ser retirada, sustituida ni modificada entre la fecha límite para presentar Ofertas y la fecha de expiración de la validez de la oferta.

• LUGAR DE PRESENTACIÓN DE LA OFERTA

- Ministerio de Infraestructura y Transporte, Subsecretaría de la Infraestructura del Transporte, piso 17.
- La dirección es Juan León Mera y Avenida Francisco de Orellana.
- No se recibirán Ofertas en la recepción del Ministerio, únicamente en el piso 17.
- Fecha límite: 11 de noviembre, hasta las 11h00.

Consultas:

- Deben realizarse conforme a las instrucciones a los Licitantes, numeral 7, al correo electrónico especificado: viasbm@mtop.gob.ec

Al finalizar la reunión, uno de los Licitantes que asistieron de manera presencial realizó las siguientes consultas:

Licitante: Por información, ¿cómo va la fiscalización?



Moderadora: En la página web, el proceso puede ser consultado. En la sección de Reconstrucción que se encuentra la página principal del MIT, se puede revisar y verificar toda la información del proceso.

Licitante: Sí, pero entiendo que cinco empresas ya están calificadas, ¿es así?

Moderadora: Esa información no puede ser comunicada en este momento, porque todavía se encuentra en calificación la Fiscalización para la rehabilitación de la vía Cuenca - Molleturo - El Empalme, incluye sitios críticos, ubicada en las Provincias de Azuay y Guayas. Una vez que se tengan los resultados, se publicará. Lo que sí podemos decirles es que el proceso está publicado, activo y en proceso de contratación.

Licitante: Segundo tema, sobre el punto crítico al kilómetro 55. ¿Tiene diseño?

Moderadora: Se solicita que por favor se envíe la consulta al correo electrónico para que sea solventada, conforme lo señala la Instrucción al Licitante número 7.

Licitante: Entendido, gracias.

- **DESPEDIDA**

Quisiéramos primero agradecer por su disponibilidad, por su tiempo, de haber asistido de manera presencial y también de manera virtual a la Reunión de Previa a la Presentación de Ofertas. Que tengan una muy buena tarde.