

ACTA No. 6

MODIFICACIONES AL PLIEGO DE BASES

PROCESO: AE-HEQ-2024-001

CONCURSO PÚBLICO PARA LA SELECCIÓN DE ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO: “FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA FASE III DE LA AUTOPISTA GENERAL RUMIÑAHUI -AGR-, ESCALÓN OCCIDENTAL”, IDENTIFICADO DE MANERA COMERCIAL COMO “SOLUCIÓN VIAL BICENTENARIO”; QUE INCLUYE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AGR”.

En la ciudad de Quito Distrito Metropolitano, a los 17 días del mes de febrero del año 2025, siendo las 08h00, se autoconvocan todos los miembros del Comité de Selección, designados mediante Resolución Nro. 067-ADM-HEQ-EP-RT-2024, de 16 de septiembre de 2024.

El señor Presidente del Comité de Selección, solicita la palabra y pone en consideración el orden del día que se detalla a continuación:

1. Verificación de quórum
2. Aprobación del orden del día por parte de los miembros del Comité de Selección.
3. Conocimiento de los oficios recibidos por parte de oferentes interesados en participar en el concurso público de selección de aliado estratégico.
4. Resolución sobre las peticiones presentadas por parte de oferentes interesados en participar en el concurso público de selección de aliado estratégico.
5. Asuntos Varios.

DESARROLLO DE LA SESIÓN:

- PUNTO 1: Verificación de quórum.

Por solicitud del Presidente del Comité de Selección, la Secretaria del Comité, toma lista; y, se verifica que se cuenta con la presencia de todos los miembros, dándose así cumplimiento a lo establecido en el numeral 2.4.2.2 de la SECCIÓN II – INFORMACIÓN GENERAL, de los pliegos de bases del proceso de concurso público para la “SELECCIÓN DE ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO: **“FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA FASE III DE LA AUTOPISTA GENERAL RUMIÑAHUI -AGR-, ESCALÓN OCCIDENTAL”, IDENTIFICADO DE MANERA COMERCIAL COMO “SOLUCIÓN VIAL BICENTENARIO”; QUE INCLUYE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AGR”**, signado con código Nro. AE-HEQ-2024-001.

- PUNTO 2: Aprobación del orden del día por parte de los miembros del Comité de Selección.

Los miembros del Comité de Selección, por unanimidad, aprueban el orden del día, propuesto por el Presidente del referido comité.

- **PUNTO 3: Conocimiento de los oficios recibidos por parte de oferentes interesados en participar en el concurso público de selección de aliado estratégico.**

El Presidente del Comité de Selección, pide que, la Secretaria del Comité, informe a todos los miembros del Comité, de los oficios recibidos; sin embargo, para efectos del acta, se renombre a los oferentes, con la finalidad de mantener su identificación en reserva.

La Secretaria del Comité de Selección, pone en conocimiento la recepción de los siguientes oficios; y, se da lectura de lo solicitado en cada uno de ellos, para efectos del acta, se dejará la constancia de la petición concreta:

1- Oficio Nro. 1: Fecha de recepción: 10 de febrero de 2025.

En la parte pertinente del documento, el oferente, señala y solicita lo siguiente:

“(...) consideramos necesario solicitar una ampliación del plazo de una revisión de la tarifa establecida debido a las recientes condiciones adversas en los mercados y aumentado las tasas de interés nacionales e internacionales.

1. Incremento del Riesgo Financiero y su impacto en la estructuración de la Oferta

Los mercados financieros están experimentando una volatilidad creciente, impulsado por factores como la inflación persistente, el endeudamiento de las políticas monetarias y la incertidumbre macroeconómica global. En este contexto ha generado:

- **Mayores costos de financiamiento:** *El aumento en las tasas de interés eleva el costo del capital necesario para la ejecución del proyecto, lo que afecta la viabilidad financiera y la planificación de las inversiones.*
- **Restricciones en el acceso de crédito:** *Las entidades financieras han endurecido sus condiciones de financiamiento, lo que no requiere mayores garantías y revisiones exhaustivas en la estructuración financiera del proyecto.*

2. Necesidad de una Ampliación del Plazo

Dada la incertidumbre antes mencionada, se requiere un mayor tiempo para realizar los siguientes ajustes a la oferta:

- **Revisión y optimización de la estructura financiera:** *Es necesario recalibrar el modelo financiero del proyecto para garantizar su sostenibilidad frente al nuevo escenario de tasas de interés entre un 9% a 10%.*
- **Gestión de financiamiento y garantías:** *La obtención de cartas de crédito y seguros de cumplimiento demanda más tiempo debido a las condiciones restrictivas del mercado.*
- **Evaluación de riesgos y actualización de costos:** *Es fundamental actualizar las proyecciones de costos, considerando el impacto del encarecimiento del financiamiento en el flujo de caja del proyecto.*

3. Justificación del Ajuste de Tarifa

El encarecimiento de los créditos nacionales e internacionales, crisis financiera e inestabilidad política por cambio de gobierno, aumento del costo del capital y además factores macroeconómicos que impactan directamente en los márgenes de rentabilidad del proyecto y para garantizar la viabilidad económica y financiera, se requiere incrementar la tarifa para reflejar:

- *El costo adicional derivado del financiamiento más caro*
- *La inflación y el aumento de los costos de insumos y materiales*
- *La cobertura de riesgos financieros en un contexto de alta incertidumbre.*

Ante este panorama, solicitamos de manera formal:

1. *La ampliación del plazo para la presentación de ofertas en 30 días.*
2. *La revisión de la tarifa establecida y aumento a 0,80 ctvs. de dólar una vez terminada la etapa de construcción del proyecto, a fin de garantizar la viabilidad del proyecto en un contexto de mayor incertidumbre y costos financieros elevados. (...)*

2- Oficio Nro. 2: Fecha de recepción: 13 de febrero de 2025.

“(...) al estar cercanos de la etapa de presentación de ofertas, nos dirigimos a ustedes con la finalidad de solicitar una extensión de plazo establecido y una revisión de la tarifa vigente.

Esta solicitud obedece a las recientes condiciones adversas en los mercados financieros, así como al incremento de las tasas de interés a nivel nacional e internacional.

Análisis:

La necesidad de extensión del plazo y ajuste tarifario para la presentación de ofertas, dado que en el entorno económico actual presenta múltiples desafíos que afectan la rentabilidad del proyecto, ante este panorama, se torna imprescindible contar con un período adicional para:

- *Optimizar la estructura financiera: Ajustar el modelo económico del proyecto para asegurar su sostenibilidad ante tasas de interés internacionales que oscilan entre el 9% y el 10% y nacionales de hasta un 16%.*
- *Gestionar financiamiento y garantías: Obtener cartas de crédito y seguros de cumplimiento, procesos que ahora requieren tiempos más amplios debido a las restricciones de mercado.*
- *Evaluar riesgos y actualizar costos: incorporar los impactos del encarecimiento financiero en las proyecciones del flujo de caja del proyecto.*
- *Inestabilidad política derivada del cambio de gobierno, que nos exige dar mayor información a las oficinas centrales en Europa.*
- *Aumento del costo del capital y encarecimiento del crédito a nivel internacional.*

Por ello, es esencial realizar un ajuste en la tarifa para reflejar:

- *El sobre costo generado por el incremento en las tasas de financiamiento.*
- *EL impacto de la inflación y el alza en los precios de insumos y materiales.*
- *La necesidad de mitigar riesgos financieros en un entorno altamente incierto.*

En virtud de lo expuesto, solicitados respetuosamente:

Extender el plazo para la presentación de ofertas por 30 días adicionales, permitiendo así una adecuada estructuración financiera y mitigación de riesgos.

Revisar la tarifa establecida garantizando así su viabilidad financiera frente al escenario actual”.

3- Oficio Nro. 3: Fecha de recepción: 14 de febrero de 2025.

“(...) sobre el referido concurso, me permito indicar lo siguiente:

Antecedente:

En el análisis de la información para evaluar nuestra participación en el concurso público mencionado, hemos identificado ciertas dificultades en la estructuración económico – financiera, la cual se presenta como un insumo clave en el Pliego de Bases para la presentación de la oferta. Una de ellas, se encuentra relacionada con las tasas de interés activas para gestionar un préstamo internacional a través de uno o varios financistas interesados en colocar sus recursos económicos en este tipo de proyectos.

Es conocido que el costo del crédito y su tramitación tiene un carácter volátil, pues depende de muchas variables solicitadas por las instituciones financieras, así como por sus políticas crediticias.

En los últimos meses, el Ecuador, ha presentado un panorama político y económico incierto, provocando que la visión de la banca internacional se torne más estricta en la concesión de financiamiento de esta envergadura.

Esto se ha traducido en que dichas tasas de interés y demás indicadores de crédito experimenten un incremento significativo, lo cual genera preocupación en relación con la viabilidad financiera del proyecto, considerando que el acceso a financiamiento en condiciones adecuadas es un factor determinante para estructurar una propuesta sostenible y competitiva de conformidad a los términos y condiciones de las bases del concurso público.

Petición:

Por tal motivo, respetuosamente sugerimos se evalúe la posibilidad de ajustar el esquema tarifario propuesto en el modelo económico referencial del proyecto; y, con la finalidad de dar al modelo una mayor estabilidad financiera, hacerlo más atractivo; y, asegurar la inversión de los privados, a través de un escenario real de las tasas de interés para endeudamiento, permita a que el esquema tarifario sea propuesto por el oferente. Por ejemplo, considerando que en la AGR existe ya un peaje establecido y las condiciones de la vía son óptimas y serán mantenidas en las mismas condiciones, este peaje, podría arrancar después de la etapa de construcción con una tarifa de USD. 1,00, que es la tarifa aceptada en el resto de peajes de las redes estatales; y, el mínimo de alza se de los USD. 0,60 que fueron planteados en el esquema original. En otras palabras, para permitir una mejor negociación y aceptación de los inversionistas para financiar el proyecto, se requiera que la tarifa del peaje de la AGR se establezca en los rangos de USD 0,60 y un techo máximo de USD. 1,00. Con esta variación y modificación, el pontazgo del nuevo túnel podría seguir arrancando con los USD. 0,40 que constan en el actual modelo financiero.

No obstante, luego del planteamiento de algunos escenarios y modelaciones con nuestro equipo financiero, consideramos que una revisión en dicha tarifa de inicio de explotación del proyecto podría contribuir a mitigar y contrarrestar los efectos derivados del aumento en las tasas de interés asegurando así un equilibrio en el modelo y otorgando sostenibilidad financiera al proyecto en su fase de operación.

Adicionalmente, en atención al impacto que este ajuste podría generar en la estructuración financiera y técnica de la oferta, consideramos amablemente se analice una ampliación al cronograma del concurso público. Esta medida permitirá a los oferentes realizar un análisis detallado de las nuevas condiciones y presentar ofertas más sólidas, alineadas con los objetivos del proyecto y las necesidades de la provincia de Pichincha”.

- **PUNTO 4: Resolución sobre las peticiones presentadas por parte de oferentes interesados en participar en el concurso público de selección de aliado estratégico.**

Toma la palabra el Presidente del Comité de Selección; y, propone que este punto sea tratado en dos instancias: 1. Resolución del Esquema Tarifario; y, 2. Resolución sobre la ampliación de plazo. Y, previo a resolver los puntos antes mencionados, pone en conocimiento de todos los miembros del Comité de Selección, lo siguiente a fin de que quede constancia en acta, la situación actual del país y a nivel internacional:

1. El 08 de enero de 2024, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 110, el Presidente de la República, decretó estado de excepción en todo el territorio nacional, argumentando grave conmoción interna; y, un día después mediante Decreto Ejecutivo Nro. 111, se dispuso la movilización e intervención de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional en todo el territorio del país para luchar “contra el crimen organizado transnacional, organizaciones terroristas y actores no estatales beligerantes”, identificándose 22 grupos delictivos armados y terroristas. Y, el 02 de enero de 2025, mediante Decreto Ejecutivo Nro. 493, el Presidente de la República del Ecuador, una vez más declaró el estado de excepción en algunas provincias del Ecuador, entre las cuales se encuentran: Guayas, Los Ríos, Manabí, Orellana, Santa Elena, El Oro, el Distrito Metropolitano de Quito, entre otras. Entre los argumentos para la expedición de este último decreto, se resalta el incremento de índices de violencia, cometimiento de delitos e intensidad de la presencia prolongada de grupos armados.
2. El 9 de febrero de 2025, en Ecuador, se celebró la primera vuelta electoral para la elección del Presidente/a y vicepresidente/a. Los resultados, que constan a la fecha publicados por el Consejo Nacional Electoral – CNE, otorgan el 44.16% al presidente candidato en funciones; y, el 43.98% de los votos, corresponden a la señora Luisa González. Bajo estos porcentajes obtenidos, la Función Electoral, realizará la convocatoria a una segunda vuelta electoral, en la cual se definirá el nuevo Presidente/a de la República del Ecuador, por un periodo de 4 años.
3. México desde el 05 de abril de 2024, rompió relaciones diplomáticas con Ecuador, ante la irrupción a la embajada mexicana en Quito, por parte de la Policía Nacional; desde entonces, permanece cerrada la embajada mexicana en Quito y ha existido volatilidad en las relaciones comerciales, incluyendo cambio en tarifas arancelarias.
4. El lunes 20 de enero de 2025, Donald Trump, asumió la presidencia de los Estados Unidos; y, desde entonces han existido tensiones comerciales, exacerbadas por la guerra arancelaria, entre Estados Unidos y China; creando de esta forma, incertidumbre en los mercados financieros globales.

4.1 RESOLUCIÓN SOBRE EL ESQUEMA TARIFARIO:

Considerando la situación actual del Ecuador y los mercados internacionales, toma la palabra el Ing. Santiago Yépez, en calidad de Experto Económico-Financiero, quien es miembro del Comité de Selección del presente concurso público, e indicó, lo siguiente:

“Con la finalidad de verificar los cambios y fluctuaciones, en la tabla presentada en el anexo 1 de esta acta, se han modelado, distintos escenarios financieros considerando variaciones en la tasa de interés y su impacto

en la rentabilidad del proyecto, evaluada a través de la Tasa Interna de Retorno (TIR) y el Valor Actual Neto (VAN). Además, se analiza el efecto de ajustes en la tarifa aplicada para el peaje existente en la Autopista General Rumiñahui (AGR) a partir de la etapa de operación y mantenimiento del Proyecto, contemplando incrementos a USD. 0.70, USD. 0.80, USD. 1.00:

En los diferentes escenarios con las tarifas antes mencionadas, se realizó un análisis de sensibilidad de las tasas de interés; incluyéndose una modelación, con una tasa de interés de consumo del mercado financiero y la banca nacional, que representa la más alta del mercado. Este escenario se considera el más pesimista, ya que refleja condiciones de financiamiento menos favorables, incrementando el costo del capital y reduciendo la viabilidad financiera del proyecto.

1. Escenario con tarifa de arranque de operación, contemplada actualmente en el Modelo Económico Financiero referencial (USD. 0.60) para el peaje de la Autopista General Rumiñahui:

En el actual escenario, se ha propuesto una tarifa de USD. 0.60 para el peaje existente en la Autopista General Rumiñahui (AGR), que será cobrado, a partir de la etapa de explotación del Proyecto, la cual fue establecida desde la estructuración financiera inicial conforme la documentación del proceso. En esta modelación, se evalúa el impacto de un incremento progresivo en la tasa de interés, desde un 8% hasta un 15.30% derivada de las condiciones vigentes del mercado.

Como primera observación se denota que, a medida que la tasa de interés aumenta, la TIR disminuye significativamente.

En los dos escenarios iniciales (9% y 9,5% de tasa de interés), incluyendo el escenario original, la TIR sigue siendo superior a la tasa de descuento (WACC), lo que implica que el proyecto aún es viable, aunque con menor margen de rentabilidad.

Sin embargo, a partir de tasas de interés mayores o iguales a 10% (escenarios 3, 4 y 5), la TIR cae a niveles que hacen que el VAN sea negativo (-3, 34, -39.23 y -92.17, respectivamente) y que exista una brecha a la baja si se contrasta la TIR con la tasa de descuento. Esto indica que, bajo estas condiciones, el proyecto ya no sería atractivo para los inversionistas, pues el rendimiento esperado no compensaría el costo del financiamiento.

2. Escenario con incremento de tarifa de arranque de operación establecida en USD. 0.70, para el peaje de la Autopista General Rumiñahui:

Dado que el aumento en las tasas de interés afecta negativamente la rentabilidad del proyecto, se plantea un ajuste en la tarifa a USD. 0.70 para el peaje existente en la Autopista General Rumiñahui (AGR) a partir de la conclusión de la etapa de construcción e inicio de la operación para evaluar su impacto en la TIR, VAN y tasa de descuento.

Con este incremento tarifario, la TIR mejora en comparación con la tarifa actualmente establecida en el Modelo Económico Financiero referencial, logrando valores situados en la escala de 10 a 14.16%.

En los escenarios con tasas de interés más bajas (8% a 10%), la TIR se mantiene por encima de la tasa de descuento, lo que hace que el proyecto siga siendo viable. Cabe recalcar que, manteniendo la tasa de interés sin ningún incremento (8%) la TIR incrementa un poco menos de un punto porcentual, lo que deja en evidencia que la tarifa de arranque modelada provee de soporte financiero al modelo de gestión.

Sin embargo, se debe tomar en cuenta que en los escenarios con tasas de interés más altas (11.92% y 15.30%), la diferencia entre la TIR y la tasa de descuento se torna negativa (-1.01% y -4.46%, respectivamente). Esto

indica que, a pesar del ajuste en la tarifa, el proyecto seguiría siendo poco atractivo para los inversionistas en contextos de financiamiento más costoso.

3. Escenario con tarifa de arranque de operación establecida en USD. 0.80 para el peaje de la Autopista General Rumiñahui:

Ante la persistencia de escenarios con baja rentabilidad en el análisis con la tarifa de USD. 0.70, se evalúa un ajuste mayor, incrementando la tarifa a USD. 0.80 para el peaje existente en la Autopista General Rumiñahui (AGR), cuyo inicio se daría en la etapa de O&M del Proyecto.

Con este incremento, la TIR mejora aún más, situándose desde en el escenario inicial en 15.05%, lo que constituye una elevación de casi dos puntos porcentuales en el rendimiento del proyecto considerando las premisas de tasa de interés y WACC de la estructuración actual del Modelo Económico financiero referencial.

En escenarios con tasas de interés moderadas (8% a 10%), la TIR se mantiene por encima de la tasa de descuento, garantizando una rentabilidad positiva para los inversionistas. Incluso en escenarios con tasas más elevadas (11.92%), la diferencia entre la TIR y la tasa de descuento sigue siendo positiva, lo que indica que el proyecto aún es viable en el contexto de una tasa que corresponde a un financiamiento nacional.

No obstante, en el escenario con la tasa de interés más alta (15.30%), la diferencia se vuelve negativa (-3.37%), lo que sugiere que, bajo condiciones de financiamiento extremadamente costosas, el proyecto perdería atractivo financiero, aun con el ajuste tarifario.

4. Escenario con tarifa de arranque de operación establecida en USD. 1.00 para el peaje de la Autopista General Rumiñahui:

Dado que el ajuste a USD 0.80 para el peaje existente en la Autopista General Rumiñahui (AGR) a partir de la conclusión de la etapa de construcción e inicio de la operación, mejora la rentabilidad del proyecto y permite mantenerlo viable en la mayoría de los escenarios, un incremento adicional a USD 1.00 para el peaje existente en la Autopista General Rumiñahui (AGR) a partir de la conclusión de la etapa de construcción e inicio de la operación, podría ofrecer una mayor estabilidad financiera y compensar los efectos negativos de tasas de interés más elevadas.

Con una tarifa de USD 1.00 para el peaje existente en la Autopista General Rumiñahui (AGR) a partir de la conclusión de la etapa de construcción e inicio de la operación, se espera que la TIR aumente significativamente en todos los escenarios, situándose en un rango superior al observado con tarifas menores.

En particular:

En escenarios con tasas de interés bajas (8%-10%), la TIR se mantendría ampliamente por encima de la tasa de descuento (WACC), garantizando una rentabilidad atractiva para los inversionistas.

En escenarios con tasas de interés moderadas (11.92%), la diferencia entre la TIR y la tasa de descuento seguiría siendo positiva, lo que permitiría que el proyecto se mantuviera financieramente viable incluso en condiciones de financiamiento más costoso.

En el escenario más pesimista, con una tasa de interés de 15.30%, el ajuste a USD 1.00 podría mitigar la caída de la TIR y reducir el impacto de un VAN negativo, aunque aún podría existir riesgo de pérdida financiera en condiciones extremas.

Este escenario refuerza la importancia de establecer una tarifa de operación que garantice un margen de rentabilidad suficiente para enfrentar fluctuaciones en las condiciones de financiamiento.

Conclusión

El análisis de múltiples escenarios demuestra que el incremento en las tasas de interés impacta significativamente la rentabilidad del proyecto, reduciendo la Tasa Interna de Retorno (TIR) y, en algunos casos, generando un Valor Actual Neto (VAN) negativo. En este contexto, la actual coyuntura política y electoral en Ecuador y la situación a nivel mundial, ha provocado un aumento en el costo del crédito, afectando los factores de variación de las tasas base referenciales, como LIBOR y SOFR, para préstamos internacionales. Además, se ha observado un endurecimiento en los requisitos para la colocación de créditos dentro del país, lo que agrava aún más las condiciones de financiamiento.

Para mitigar este perjudicial efecto, se han ensayado tres ajustes en la tarifa del peaje existente en la AGR, a partir de la explotación del Proyecto:

Incremento a USD. 0.70: Mejora la rentabilidad en comparación con la tarifa actual, pero no es suficiente para compensar los efectos de tasas de interés elevadas, lo que mantiene el riesgo de baja rentabilidad en ciertos escenarios.

Incremento a USD. 0.80: Proporciona un mayor margen de rentabilidad y permite que el proyecto siga siendo viable en la mayoría de los escenarios.

Incremento a USD. 1.00: Demuestra que un mayor ajuste en la tarifa inicial del peaje permitiría compensar los efectos de tasas de interés elevadas y mejorar la rentabilidad del proyecto. Sin embargo, también es crucial considerar la elasticidad de la demanda y la percepción del usuario ante un incremento en el costo del peaje e impacto social que esta tendría por lo que no es procedente realizar este incremento.

*En conclusión, si bien el ajuste de la tarifa de arranque de operación del proyecto hasta USD. 0.80 para el peaje existente en la AGR, se presenta como la opción más favorable para mejorar su viabilidad financiera y menor impacto social, es fundamental que esta decisión sea evaluada de manera integral por los participantes del proceso de concurso público. Desde una perspectiva económico-financiera, **se recomienda establecer un esquema de flexibilidad tarifaria que permita a los inversionistas fijar su tarifa dentro de una banda de valores comprendida entre USD. 0.60 y USD. 0.80 para la tarifa del peaje de la Autopista General Rumiñahui desde el inicio de la explotación del proyecto. Así, este enfoque posibilita:***

- Adaptabilidad a condiciones de mercado: Permite a cada inversionista ajustar su propuesta en función de sus propias estructuras de costos, expectativas de rentabilidad y estrategias de financiamiento.**
- Mitigación de riesgos asociados a tasas de interés: Mientras que una tarifa inicial de USD 0.60 para el peaje de la Autopista General Rumiñahui refleja el valor actualmente considerado, un ajuste de hasta USD 0.80 proporcionaría mejores condiciones de rentabilidad, especialmente en escenarios de aumento en las tasas de interés.**

En este sentido, la fijación de tarifas para el inicio de operación del proyecto dentro de un intervalo definido, permitirá no solo optimizar la rentabilidad del proyecto, sino también garantizar su sostenibilidad a largo plazo, considerando los factores de volatilidad económica y las condiciones del entorno financiero nacional e internacional". (Énfasis añadido).

Una vez analizados los escenarios con la modificación al esquema tarifario, del peaje existente de la Autopista General Rumiñahui, realizado por el Experto Económico-Financiero del Comité de Selección; el Presidente del Comité de Selección, quien tiene una formación académica relacionada con las áreas contables y financieras, corrobora lo indicado por el experto financiero; y, ratifica que la mejor opción, es permitir que los oferentes presenten su

oferta con esquema tarifario mínimo de USD. 0.60 y máximo de USD. 0.80 para el peaje de la Autopista General Rumiñahui –AGR, a partir de la etapa de explotación del proyecto; y, se mantenga la tarifa inicial planteada para el pontazgo que es de USD. 0.40.

El Presidente del Comité de Selección, eleva a votación, las siguientes opciones:

1. Mantener el esquema tarifario para el peaje en la Autopista General Rumiñahui, de USD. 0.60 a partir de la etapa de explotación del proyecto, tal cual consta en el modelo económico financiero referencial, con el cual se lanzó el concurso público; o,
2. Permitir que, a discreción de los oferentes, se presente en el modelo económico financiero, una tarifa de arranque, del peaje en la Autopista General Rumiñahui, entre: USD. 0.60 y un techo máximo de USD.0.80 a partir de la etapa de explotación del proyecto; y, el valor de pontazgo se mantenga en USD. 0.40.

La primera propuesta no tiene respaldo alguno; y, la segunda alternativa, cuenta con el apoyo de todos los miembros del Comité de Selección, de forma unánime.

En este contexto, los miembros del Comité de Selección, **RESUELVEN** lo siguiente:

Los oferentes, en el modelo económico financiero, podrán proponer un esquema tarifario de arranque, para el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del proyecto, para el peaje de la AGR entre USD. 0,60 y máximo USD. 0,80; y, para el pontazgo, la tarifa se mantendrá en USD. 0,40. Los incrementos de la tarifa, tanto para el actual peaje de la AGR como de pontazgo, se mantienen en USD. 0,15 cada 5 años.

Sobre lo expuesto, se COLIGE que, bajo el esquema tarifario propuesto por el oferente, en su modelo económico financiero; el referido esquema, con las tarifas tanto del peaje de la AGR como pontazgo, NO estarán sujetas a negociación alguna; por lo tanto, se RATIFICA que este es un parámetro NO NEGOCIABLE.

Por otro lado, en relación con el análisis emitido por el Experto Económico-Financiero del Comité de Selección, y en concordancia con la resolución citada, los miembros de este cuerpo colegiado acuerdan incorporar, como nuevo aspecto en la etapa de negociación, la revisión de las posibles rentabilidades extraordinarias derivadas de la propuesta de una tarifa máxima de USD 0,80 para el peaje de la Autopista General Rumiñahui desde el inicio de la fase de operación y mantenimiento del Proyecto. La cuantía de la rentabilidad extraordinaria se determinará durante la etapa de negociación, previo al a suscripción del contrato, conforme a las premisas del Modelo Económico Financiero Ofertado y su impacto en relación con la TIR referencial establecida en el Modelo Económico Financiero referencial, elaborado por la Empresa Pública Hidroequinoccio EP.

Asimismo, el Comité de Selección ACLARA que lo establecido en la presente Acta No. 6, respecto al esquema tarifario del peaje de la Autopista General Rumiñahui desde el inicio de la etapa de operación y mantenimiento del Proyecto, prevalece sobre lo resuelto en sesiones anteriores. Sin embargo, todos los elementos, premisas y condiciones del Pliego de Bases del concurso público, incluidas las modificaciones efectuadas en el Acta No. 4, y que no hayan sido actualizados o modificados según lo resuelto en esta sesión, siguen estando vigentes, válidas y aplicables. Y, finalmente, se RATIFICA que el Modelo Económico Financiero referencial, elaborado por la Empresa Pública Hidroequinoccio EP, es el que consta adjunto al Acta Nro. 4.

4.2. RESOLUCIÓN SOBRE LA AMPLIACIÓN DE PLAZO REQUERIDA:

Sobre este punto, toma la palabra el Ab. Francisco Coloma, en calidad de Director de la Unidad de Negocio Multidisciplinaria de Proyectos Público Privados (E); y, da a conocer lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento de Mecanismos Asociativos de la Empresa Pública HIDROEQUINOCCIO EP, el cual dispone en su parte pertinente: “(...) **El plazo para la presentación de ofertas deberá ser de un mínimo de treinta (30) días, contados a partir de la última modificación del Pliego de Bases;** o, en caso de que no se hayan realizado modificaciones, desde el cierre del periodo de absolución de consultas” (Énfasis añadido); al respecto, el Código Civil, en su artículo 35, sobre el plazo dispone: “En los plazos que se señalaren en las leyes, o en los decretos del Presidente de la República o de los tribunales o juzgados, **se comprenderán aún los días feriados; a menos que el plazo señalado sea de días útiles,** expresándose así, pues, en tal caso, no se contarán los feriados”. (Énfasis fuera de texto original”. Adicionalmente, señala que en vista de la jerarquía normativa prevista en el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador, el Reglamento de Mecanismos Asociativos de la Empresa Pública HIDROEQUINOCCIO EP, es de superior jerarquía que los Pliegos de Bases; por lo tanto, se vuelve mandatorio, que al existir una modificación a los pliegos de bases de SELECCIÓN DE ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO: “FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA FASE III DE LA AUTOPISTA GENERAL RUMIÑAHUI -AGR, ESCALÓN OCCIDENTAL”, IDENTIFICADO DE MANERA COMERCIAL COMO “SOLUCIÓN VIAL BICENTENARIO”; QUE INCLUYE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AGR”, se amplíe el plazo de entrega de ofertas al menos 30 días adicionales, contados desde la fecha de la última modificación.

Lo expuesto, es corroborado por el Gerente Jurídico, quien manifiesta que concuerda con todo lo expuesto por el Director de la Unidad de Negocio Multidisciplinaria de Proyectos Público Privados (E).

Una vez analizado, lo expuesto, los miembros del Comité de Selección, de forma unánime, **RESOLVEN:**

AMPLIAR el cronograma del concurso público para la “SELECCIÓN DE ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO: “FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA FASE III DE LA AUTOPISTA GENERAL RUMIÑAHUI -AGR-, ESCALÓN OCCIDENTAL”, IDENTIFICADO DE MANERA COMERCIAL COMO “SOLUCIÓN VIAL BICENTENARIO”; QUE INCLUYE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AGR”, signado con código Nro. AE-HEQ-2024-001, para dar cumplimiento al artículo 28 del Reglamento de Mecanismos Asociativos de la Empresa Pública HIDROEQUINOCCIO EP; en este sentido se modifica el cronograma del proceso de concurso público por el siguiente:

ETAPA	FECHA DE CRONOGRAMA	HORA
Entrega de Ofertas	24-MAR-25	15H00
Apertura de Ofertas	24-MAR-25	16H00
Convalidación de errores	14-ABR-25	18H00
Presentación de convalidación de errores	28-ABR-25	15H00
Apertura de convalidación de errores	28-ABR-25	16H00
Evaluación de Ofertas	19-MAY-25	18H00
Inicio de negociación económica y contractual	28-MAY-25	11H00
Suscripción del Acta de Negociación	27-JUN-25	18H00
Límite para emisión de Informe de Adjudicación	4-JUL-25	18H00
Resolución de Adjudicación	15-JUL-25	18H00

- **PUNTO 5: ASUNTOS VARIOS.**

Los miembros del Comité de Selección, como asuntos varios, disponen lo siguiente:

- 5.1. La Secretaria del Comité, redacte un comunicado, para firma del Presidente del Comité de Selección, en el cual se informe la ampliación de la fase de “Respuestas y Aclaraciones” del cronograma del concurso público para la “SELECCIÓN DE ALIADO ESTRATÉGICO PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO: **“FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA FASE III DE LA AUTOPISTA GENERAL RUMIÑAHUI -AGR-, ESCALÓN OCCIDENTAL”, IDENTIFICADO DE MANERA COMERCIAL COMO “SOLUCIÓN VIAL BICENTENARIO”; QUE INCLUYE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA AGR**”, signado con código Nro. AE-HEQ-2024-001.
- 5.2. La Secretaria del Comité, coordine la publicación de la presente acta, en la página web de la Empresa Pública HIDROEQUINOCCIO EP; y, adicionalmente, coordine el envío de la citada documentación a todos los oferentes participantes, a través del correo electrónico: info@empresaspichincha.com.

Sin más puntos que tratar, se deja constancia que la reunión finalizó a las 18H00 del 17 de febrero de 2025; sin embargo, el documento será suscrito una vez que se haya redactado el mismo.

Para constancia y fe de lo actuado suscriben la presente:

Miembros del Comité de Selección que intervienen con voz y con voto:

Ing. Danny Santiago Martínez
Gerente Administrativo Financiero
Presidente del Comité de Selección.

Ab. Juan Carlos Monteverde
Gerente Jurídico

Ing. Miguel León
Gerente de Infraestructura

Ab. Francisco Coloma
Director de la Unidad de Negocio
Multidisciplinaria de Proyectos Público
Privados (E)

Ing. Santiago Yépez
Experto económico-financiero, quien
será el Coordinador Financiero de la
Unidad de Negocio Multidisciplinaria de
Proyectos Público Privados

Certifica lo actuado:

Abg. Cristina Flores C.
Secretaria del Comité de Selección

ANEXO 1

Escenarios con tarifa de 0,60 ctvs de dólar		Banca nacional e internacional, fondo, multilateral o financista				
		Internacional			Nacional	
Premisas	Escenario MEF referencial	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3	Escenario 4	Escenario 5
Tasa de Interés	8,00%	9,00%	9,50%	10,00%	11,92%	15,30%
Tarifa a partir del primer año de operación (peaje AGR)	\$ 0,60	\$ 0,60	\$ 0,60	\$ 0,60	\$ 0,60	\$ 0,60
WACC	11,20%	11,65%	11,87%	12,10%	12,95%	14,46%
TIR (Tasa Interna de Retorno) corrientes	13,27%	12,59%	12,25%	11,91%	10,71%	8,83%
Van	39,02	17,43	7,00	-3,34	-39,23	-92,17

Escenarios con tarifa de USD 0,70 ctvs de dólar						
Tarifa a partir del primer año de operación (peaje AGR)	\$ 0,70	\$ 0,70	\$ 0,70	\$ 0,70	\$ 0,70	\$ 0,70
TIR (Tasa Interna de Retorno)	14,16%	13,69%	13,45%	13,22%	11,94%	10,00%
Diferencia TIR-Tasa de Descuento	2,96%	2,04%	1,58%	1,12%	-1,01%	-4,46%

Escenarios con tarifa de USD 0,80 ctvs de dólar						
Tarifa a partir del primer año de operación (peaje AGR)	\$ 0,80	\$ 0,80	\$ 0,80	\$ 0,80	\$ 0,80	\$ 0,80
TIR (Tasa Interna de Retorno)	15,05%	14,54%	14,29%	14,05%	13,19%	11,09%
Diferencia TIR-Tasa de Descuento	3,85%	2,89%	2,42%	1,95%	0,24%	-3,37%

Escenarios con tarifa de USD 1,00 dólar						
Tarifa a partir del primer año de operación (peaje AGR)	\$ 1,00	\$ 1,00	\$ 1,00	\$ 1,00	\$ 1,00	\$ 1,00
TIR (Tasa Interna de Retorno)	16,87%	16,28%	16,00%	15,73%	14,75%	13,29%
Diferencia TIR-Tasa de Descuento	5,67%	4,63%	4,13%	3,63%	1,80%	-1,17%

NOTAS:

- MEF: Modelo Económico Financiero
- En todos los escenarios los incrementos se mantienen según la propuesta del MEF referencial, es decir, incrementos de 15 ctvs de USD cada 5 años.
- En los dos escenarios de 0,70 y 0,80 ctvs el wacc se mantiene con los mismos valores.