



LICITACION POR MEJOR VALOR
Nº: 2016-0-09-0-15-LV-004596

“AMPLIACIÓN A SEIS (6) CARRILES – CORREDOR DE LAS PLAYAS, TRAMO 1:
LA CHORRERA – SANTA CRUZ”

PROVINCIA DE PANAMA OESTE

ACTA DE REUNION PREVIA Y HOMOLOGACIÓN

A las 10:41 A.M. del día martes veintinueve (29) de diciembre de 2016, se realizó la reunión del Acto Público antes señalado, con el propósito de que los posibles proponentes hicieran sus observaciones, recomendaciones y consultas al Pliego de Cargos. Participaron en la reunión, las siguientes personas:

Por el Ministerio de Obras Públicas:

Estela De La Guardia	OPE
María Fernanda Fonseca	DIAC – Legal
Arcelio Tejada	DIAC
Eric Portugal	MOP
Yovanys Rodríguez	Asesoría Legal

Edula Guardia

Arcelio Tejada

Eric Portugal

Yovanys Rodríguez

Por parte de los Proponentes:
VER ANEXO

ESTELA DE LA GUARDIA (EDLG): Hemos recibido comunicación como lo acabo de informar de parte de gremios de la construcción con respecto a los Pliegos de Cargos tanto del Tramo 1 como del Tramo 2 de Corredor de las Playas, en específico en el concepto de autopistas o autovías, esto es para explicar un poquito que está buscando el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas está buscando empresas con experiencia en el diseño de autopistas o autovías, con esto me refiero a que las empresas deben tener experiencia en diseñar carreteras de alta velocidad, estos proyectos son de 80 Kilómetros por hora y estos proyectos necesitan cumplir con normativas AASHTO y normativas de seguridad, es decir experiencia con el diseño en donde ambos flujos de carriles en un sentido y en el otro sentido estén separados por una mediana, hay proyectos en donde son separados por medio de una isleta con bordillos, hay proyectos donde tienen una cuneta central y tienen guardavías, hay proyectos que estamos utilizando ahora New Jerseys, son diferentes proyectos pero el tipo es autopista o autovía, no es una carretera normal donde prácticamente los dos flujos son separados por una línea amarilla, estamos buscando experiencia de parte de los contratistas en este tipo de diseño porque es al final el producto que el Ministerio de Obras Públicas y el pueblo panameño desea recibir. En adición a esto, esta carretera tiene la particularidad y estamos buscando experiencia en la parte de diseño en donde el contratista pueda por medio de lo que exige el Pliego de Cargos, que son los estudios de movilidad tanto peatonal como de vehículos, poder diseñar una carretera en donde los accesos a la autopista o autovía sea controlada, es decir evitar lo más posible todo lo que sea giros a la izquierda que produce la gran cantidad de accidentes alrededor de la vía y produce tráfico que es algo que hemos podido mejorar bastante con el proyecto que ha desarrollado y que le ha dado continuidad el Ministerio de Obras Públicas, en el proyecto Santiago-David y que con este proyecto queremos aún mejorarlo más.

Entonces, esto es para explicar el concepto de lo que es el proyecto de corredor de las playas, y como sabemos todo lo que es el corredor de las playas tenemos muchas instalaciones pegadas totalmente a la servidumbre donde los accesos son directos y producen exactamente esto, el tráfico, accidentes de vehículos, tenemos la cuneta central en el medio sin guardavías, y eso es lo que estamos tratando de mejorar por medio de este proyecto. Entonces eso es para darles un pequeño resumen de lo que es el concepto del proyecto y ya ahora procederemos ya con la homologación per se de este primer tramo del Corredor de las Playas, La Chorrera – San Carlos.

EDLG: Para hacer el proceso, pues ya están firmando todos se solicita que se firmen todos la lista de asistencia, y al realizar las preguntas por favor le solicitamos su nombre y a la empresa a la que representan para que por favor quede en record y poder tener todo el record de la reunión de homologación.

EDLG: Para explicarles un poquito más lo que es la metodología que vamos a utilizar, vamos a ir homologando capítulo por capítulo y lo que les pedimos es que cada empresa proponente pues haga todas las preguntas correspondientes a cada capítulo que estaremos homologando; una vez homologado el capítulo queda cerrado y procederemos

de esa manera al siguiente capítulo. Entonces de esta manera abrimos entonces la reunión previa de homologación y empezaremos con lo que es el Capítulo número I las Condiciones Generales.

CAPÍTULO I – CONDICIONES GENERALES

EDLG: Alguna pregunta con respecto a Condiciones Generales del Capítulo I, alguna pregunta?

EDLG: NO HABIENDO PREGUNTAS QUEDA EL CAPÍTULO NÚMERO UNO HOMOLOGADO.

CAPITULO II – CONDICIONES ESPECIALES

EDLG: Capítulo número II, Condiciones Especiales alguna pregunta?, adelante:

JESSICA DOWNS (JD)/CUSA: Mi nombre es Jessica Downs y vengo en representación de Constructora Urbana, nosotros pues tenemos varias observaciones con relación al Capítulo II del Pliego de Cargos de la presente licitación y de entre esas empezamos con el glosario con el término autovía o autopista, el glosario define la autopista o autovía como una carretera de calzadas separadas según indica el pliego por una mediana o elemento de seguridad, con dos (2) o más carriles por sentido de circulación, control total o parcial de accesos, prohibición de circulación en calzada para peatones y bicicletas. Esta definición no se encuentra acorde con el objeto de la presente licitación, toda vez de que la carretera panamericana no tiene controles totales o parciales y en su gran mayoría no contiene medianas o elementos de seguridad que separan los carriles. Es importante anotar que el objeto del proyecto de acuerdo a lo indicado en el punto 2, capítulo 2 y en los términos de referencia se basan en el estudio, diseño, construcción y mantenimiento de obras para la ampliación y rehabilitación de la carretera panamericana, no de una autovía panamericana o de una autopista panamericana. Le recomendamos al Ministerio de Obras Públicas que verifiquen la Ley 17 de 1938 que habla de la Carretera Panamericana. La definición del término anotado genera una falta de coherencia entre el objeto del contrato y los requisitos y la experiencia realmente requeridas para llevar a cabo el desarrollo del proyecto a ser licitado; el vocablo que están utilizando en el presente Pliego de Cargos proviene de otras latitudes, ha sido importado de latitudes como España o México, toda vez de que el lenguaje técnico de nuestro país normalmente no utiliza este término. Bajo la definición acuñada en el glosario del pliego se estaría ponderando la experiencia solo de autovías o autopistas y por lo tanto se estaría sesgando la experiencia solicitada en carreteras, solo aquellas vías que cumplan con los criterios establecidos en la definición, siendo para este efecto, solamente los corredores y autopistas de peajes concesionados, o sea tres proyectos, todos ejecutados por empresas de capital extranjero.

Convirtiéndose entonces esta definición de autopista o autovía, indicada en el glosario altamente restrictiva y discriminatoria a la participación de proponentes de capital

panameño. De acuerdo a lo anterior solicitamos muy respetuosamente se reconsidere la definición otorgada al término autopista o autovía, a fin de que se eliminen los sesgos y restricciones. Dentro del glosario también apuntamos a la definición de enlaces o intercambiadores a distintos niveles.

EDLG: Vamos a tratar de responder una por una.

JD: Ok.

EDLG: Ok. Voy a leer nuevamente la definición del Pliego de Cargos, dice definición autopista o autovía: *"cualquier carretera de calzada separada por una mediana o elemento de seguridad y con dos carriles o más por sentido de circulación, con control total o parcial de acceso y prohibición de circulación de calzadas para peatones y bicicletas"*. Con esto nos referimos como expliqué anteriormente, son cualquier carretera que ustedes tengan en experiencia donde estas vías de circulación en ambos sentidos estén separadas por una mediana, como explicaba anteriormente a lo que nos referimos con mediana, puede ser como en las áreas urbanas donde la mediana es simplemente una isleta con un bordillo, puede ser como en la carretera centenario, donde tenemos una cuneta central con guardavías. Tenemos varios ejemplos como son: Centenario, Corredor Norte, Corredor Sur, Madden - Colon, la actual Santiago - David, toda la panamericana per se está dividida por una mediana: La mediana, lastimosamente, la panamericana como está actualmente tiene una cuneta que produce más del 60% de los accidentes, por la falta de guardavías alrededor de esta carretera y es por esto que este Pliego de Cargos lo que busca, es mejorar el sistema de mediana para este Pliego de Cargos, esta es la definición como esta, nosotros consideramos que la definición está clara, lo que estamos buscando es experiencia en donde los flujos de ambos sentidos estén separados por una mediana y que estén diseñados bajo normativas AASHTO, eso es lo que estamos buscando, por lo cual mantenemos lo establecido el Pliego de Cargos.

CARLOS FABREGA (CF) / CONSTRUCTORA INTERNACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, S.A.

CF: Una sola aclaración, con esto usted está descartando todas las obras que se han hecho en la carretera panamericana desde Chorrera hasta Santiago porque no tienen mediana y no tienen los elementos de seguridad que usted está hablando. Entonces los contratistas que participaron en esas obras, no pueden usar esas como precalificación, lo mismo con las autopista de acceso puente Centenario, porque cuando esas obras se hicieron no tenían los elementos de seguridad, esos fueron añadidos en otro contrato después, entonces qué obras en Panamá, cumplen con lo que usted está diciendo. Solamente, pareciese ser, los corredores concesionados y ahora la obra que se está haciendo en Chiriquí y a ver si el termino de acceso controlado parcial o total aplica, porque esa carretera no tiene acceso controlados.

EDLG: Repito nuevamente, este es un proyecto que estamos mejorando la actual carretera panamericana y les estamos comunicando que el tema de autopista o autovías, lo estamos definiendo como una carretera de dos o más carriles que estén separados por una mediana. Toda la carretera panamericana ya construida está separada por una mediana, que tiene una cuneta central, que es cierto que le hacen falta los guardavías y que por medio de este proyecto queremos mejorar, por lo cual como experiencia al tener esta carretera ya una mediana, sí cuenta como parte de la experiencia.

CF: Ok, entonces me aclaran que la cuneta central es una mediana.

EDLG: Es parte de una mediana, la mediana simplemente es un espacio entre ambos carriles de ambas direcciones, eso es la definición de una mediana. Es un espacio, la mediana pueda ser separada por un jersey, puede ser separada por guardavías, puede ser separada por medio de una isleta con bordillo, ese es el concepto de mediana, lo que podemos hacer a solicitud es evaluar la opción de incorporar en el Pliego de Cargos la definición de mediana para que todo quede más claro.

CF: Ok, solamente eso.

EDLG: Gracias

CF: Y con el tema de los accesos controlados, porque eso no nos queda claro tampoco, ¿Qué es un acceso controlado parcial o total?

EDLG: Nuevamente explicamos, como sabemos la panamericana tiene su servidumbre y la mayoría de los comercios o las viviendas están pegadas a la servidumbre, lo que queremos evitar es los accesos directos a la nueva vialidad de manera de tener accesos controlados, de maneras de controlar que todas aquellas personas que tienen acceso directamente a la panamericana, que actualmente son una de la mayoría de las causas de accidentes porque no existen los carriles como lo especifican las normativas AASHTO de aceleración y desaceleración están interrumpiendo, tanto en tráfico como en accidentes. Entonces, a qué nos referimos con un acceso controlado, nos referimos a que por medio del estudio de movilidad que debe realizar el contratista ubicar todas aquellas comunidades, comercios y tratar de ubicar el proyecto de manera tal de que podamos tener cruces de un lado al otro de manera controlada de una manera segura para los mismos.

CF: Ok, estamos claros y eso es el objeto de alcance que usted quiere mejorar la vía panamericana. El problema es que hay, es que la experiencia que usted le pide a los contratistas es bajo la definición de autopistas o autovías, es de haber construido estas obras con experiencia, en Panamá no existen estos accesos controlados, entonces ya con eso le cierran la puerta a los locales que hacemos obras en Panamá porque qué

obras en Panamá tienen hoy en día accesos controlados, yo le diría solamente los corredores y autopistas concesionadas en peajes.

EDLG: No, tiene la Santiago-David que también ha sido una buena experiencia y que pensamos que los contratistas, a pesar de que hemos tenido bastantes problemas con todo el tema de indemnizaciones, han logrado poder realizar accesos controlados en esta vía.

CF: Esa sería la única experiencia porque el resto de la panamericana no lo tiene. No sabría decirle o es que la definición de acceso controlado no queda clara para el tema de experiencia. Ahí tenemos la autopista al puente Centenario, por decirle, el área ese industrial que está donde está la ciudad hospitalaria, ahí no hay ningún acceso controlado, ahí los camiones entran y salen libremente y eso de repente no sería una carretera que se puede considerar de acceso controlado.

EDLG: Hay muchas carreteras con acceso controlado, por ejemplo tenemos el tema de aquí mismo en Alta Plaza, para entrar y salir del Mall, se pudo haber hecho perfectamente un acceso directamente a la vía principal, se hizo un paso a desnivel para poder entrar y salir al Mall, a esto nos referimos con acceso controlado. Vamos a revisar de todas maneras lo que es la definición de acceso controlado a ver si podemos ser un poquito más específicos para que todo el tema quede claro en el pliego.

CF: Ok, gracias.

JD: Otra consulta, las observaciones son por empresa?. Porque nosotros no hemos terminado las observaciones del Capítulo II.

EDLG: Por empresa, pueden continuar.

JD: Nosotros tenemos varias observaciones.

EDLG: Adelante.

JD: Entonces, también pues con relación a la definición de enlaces o intercambiadores a distinto nivel que lo definen como una intersección de dos o más carreteras, en la que al menos uno de ellos tenga un paso a desnivel y uno o más rampas de acceso de forma que al menos el flujo de tráfico de una de las vías puedan atravesar el enlace sin cruzar directamente ningún flujo de tráfico. Esta definición, que se establece en el glosario nos indica la cantidad de niveles requeridos en los intercambiadores, sin embargo, cuando nos vamos al punto de la experiencia si se restringen los intercambiadores a aquellos de tres niveles, o sea, en nuestro país tenemos conocimiento que solo existen dos intercambiadores de tres o más niveles los cuales fueron ejecutados bajo un solo contrato por una empresa de capital extranjero, con lo cual se restringe nuevamente la participación a las empresas panameñas y solo podría pues utilizar esa experiencia la

empresa extranjera que desarrolló esos intercambiadores o empresas extranjeras que hayan desarrollado este tipo de intercambiadores en el exterior.

EDLG: Es correcta su observación, ya hemos notado este tema en el Pliego de Cargos, vamos a estar reevaluando esta cláusula, alrededor del Pliego de Cargos porque se menciona en varios puntos y vamos a estar revisando, porque en efecto el proyecto per se no necesita un paso a tres niveles.

JD: Gracias. Entonces, también tenemos una observación con relación al punto 2 Objeto y Descripción del Proyecto. En el punto 2 se identifica la denominación del proyecto como Ampliación de la Carretera Panamericana Tramo La Chorrera – Santa Cruz, sin embargo, cuando nos vamos a los términos de referencia identifican el proyecto como Estudio, Diseño, Construcción y Mantenimiento de Obras para la Ampliación y Rehabilitación de la Carretera Panamericana Tramo: Chorrera - San Carlos, Tramo 1: La Chorrera - Santa Cruz, provincia de Panamá Oeste. Existe una falta de coherencia en el título que distingue el proyecto y esto es una obra anterior tanto en la descripción del aviso de convocatoria como en la caratula del pliego se lee Ampliación a seis (6) carriles Corredor de las Playas Tramo 1: Chorrera - Santa Cruz, entonces con lo cual vemos no se mantiene una concordancia con lo establecido en el aviso de convocatoria en la carátula en el punto 2 y en los Términos de Referencia con relación a la denominación del proyecto.

EDLG: Tomamos nota de su observación y estaremos haciendo modificación y homologando mediante adenda.

JD: También tenemos una observación con relación al punto 13.2 Verificación de Legibilidad Requisitos Mínimos Obligatorios Técnicos y Financieros, establece pues.

EDLG: Perdón, el número, perdón 13 punto...

JD: 13.2 Verificación de Legibilidad.

EDLG: Qué página, disculpe. 47?. Sí, correcto, qué punto?.

JD: Ok, al inicio dice que se establece que se van a incorporar los documentos demostrativos de la experiencia de la empresa en la ejecución de proyectos similares al que se licita, sin embargo, parte de los requisitos...

EDLG: Perdón, disculpe. Qué punto exactamente porque tenemos Verificación de Legibilidad, es el punto 1, 2, 3, qué punto es?

JD: Deme un segundito. Página 56, primer párrafo.

EDLG: Gracias. Adelante.

JD: Se establece que se deben incorporar los documentos demostrativos de la experiencia de la empresa en la ejecución de proyectos similares al que se licita, sin embargo, parte de los requisitos mínimos solicitados no se encuentran acordes a la ejecución al proyecto similares. Si bien es cierto, dijeron que se va a realizar, queremos de todas maneras dejar por sentado que por ejemplo: se solicita experiencia mínima en intercambiadores de tres niveles cuando el actual proyecto lo que tiene son intercambiadores de dos niveles, entonces vemos que se está solicitando algún tipo de experiencia en proyectos similares pero que al final realmente la experiencia que se está solicitando no está acorde con el proyecto que se está licitando. Traíamos ese como uno de los ejemplos, que ya sabemos que se va a tomar en consideración pero sí queríamos dejarlo por sentado.

EDLG: Como mencionamos, estaremos homologando este punto.

JD: Exacto. Entonces, con relación a la experiencia se establecen 21 criterios bajo la metodología cumple o no cumple, bajo el cual un solo incumplimiento es causal de descalificación del proponente, entre ellos tenemos cinco criterios cumple / no cumple relacionados al diseño que aplican autopista o autovías, cuatro criterios cumple / no cumple relacionados a construcción que solo aplican a autopista o autovías, un criterio relacionado a los profesionales del diseño que aplica solo a autopistas o autovías y un criterio cumple / no cumple relacionado a los profesionales de construcción que aplica solo a autopista o autovías. Además de un criterio relacionado a la construcción que aplica solo intercambiadores de tres niveles. Bajo estos requisitos mínimos obligatorios y utilizando las definiciones, que bueno, van a verificar en el glosario del pliego nosotros consideramos que no habría oportunidades para las empresas locales a participar y que se nos pueda adjudicar este tipo de licitación.

Las obras objeto de este contrato, según se establece en los Términos de Referencia, son el tipo de obra pues que el estado ha venido ejecutando desde el año 90 a efectos de ampliar la carretera Panamericana, así que solicitamos pues que verifiquen entonces lo del término de autovías o autopistas. Reiteramos esa solicitud.

EDLG: Correcto, estaremos verificando tanto el tema de autopista o autovía, el tema de mediana y el tema de los intercambiadores a tres niveles para poder homologarlos.

JD: Gracias. Tenemos además, una observación con relación al punto 13.2.1.1.3 Experiencia Mínima del Personal Clave. Con relación a los profesionales de diseño y construcción se pide un ingeniero civil o equivalente, lo cual no se contempla en la Ley 15 de 1959, que establece los requisitos para ejercer la profesión de ingeniero en la República de Panamá, no existe una equivalencia al Ingeniero Civil y el Ingeniero Civil que vaya a ejecutar o el ingeniero que vaya a ejecutar trabajos en la República de Panamá tiene que ser idóneo, situación que no se está contemplando en el requisito de personal.

EDLG: Ok, esto está en el Capítulo Número II del Pliego de Cargos, dice que: El contratista debe cumplir con lo que es la Ley 15, por lo cual un ingeniero que sea extranjero debe cumplir con la Ley 15, que debe proceder con todo el proceso de legalización y de idoneidad que exige la Junta Técnica, así que al ser Ingeniero Civil debe cumplir con la Ley 15.

JD: De todas maneras nosotros solicitamos se aclare a qué se refieren con equivalencia en el cargo de Ingeniero Civil, porque dice Ingeniero Civil o equivalente, no sé a qué se refieren, a qué tipo de ingeniero se refiere con equivalencia. Así que sí agradecemos que nos...

EDLG: Lo que ponemos en este caso, es por ejemplo, profesionales extranjeros no necesariamente ingeniería civil, como es en Panamá, si tiene el mismo nombre en otro país, por lo cual él puede venir a Panamá, tomar su título que es una equivalencia de ingeniero civil, o ir por todo el proceso de la Ley 15 y validar su profesión como ingeniero civil como es nombrado en Panamá, pero tiene que seguir por todo el proceso de la Ley 15.

JD: Con referencia a la experiencia al Jefe de Control de Calidad se le solicita experiencia en construcción de obras donde aplique el método Superpave. Esta metodología es de reciente aplicación en Panamá, el Ministerio de Obras Públicas la puede haber introducido básicamente en el año 2015. Tenemos conocimiento pues de que solo hay 5 proyectos aquí en el Ministerio de Obras Públicas y que en ninguno de ellos ha sido concluido. De hecho, no cuenta con un avance superior al 70%, condición que establece el Pliego de Cargos para los proponentes a fin de poder considerarse como un proyecto de experiencia demostrable. De esta forma se está segmentando a las empresas, se está segmentando para que solo las empresas extranjeras que hayan utilizado personal en ese método Superpave, puedan aplicar a la experiencia del Jefe de Control de Calidad.

EDLG: Para explicar un poquito el concepto, en el tema de los requisitos mínimos obligatorios, está escrito en el Pliego de Cargos tal y cual está ahorita mismo publicado en Panamacompras, que debe tener la experiencia basada en construcciones Superpave. Esto lo estamos evaluando para hacer una futura modificación, sin embargo el tema de control de calidad es muy importante para nosotros ya que como usted bien menciona es un tema nuevo en Panamá, que la empresa que vaya a construir ya tenga experiencia en el tema de Superpave para el control de la calidad, el Ministerio de Obras Públicas está preparado para darle seguimiento a todo el tema de Superpave, pero la empresa debe tener sus idóneos en el tema y experiencia en el tema para poder controlar la calidad en el tema de Superpave. Porqué pedimos esto, es simplemente porque todos como panameños y nosotros como Ministerio de Obras Públicas deseamos tener un contratista que cumpla con todas las normativas de Superpave, que es la tecnología a la que está direccionando los proyectos el Ministerio de Obras Públicas.

JD: Con relación al punto 14 Criterios de Evaluación, también tenemos una observación. Básicamente el punto 14 establece 19 criterios relacionados a la experiencia del proponente y profesionales que otorgan puntaje luego de haber pasado por el tamiz del cumple o no cumple, diez criterios de estos indican experiencia en autopistas o autovías que nos relacionan nuevamente al tema de autopistas o autovías, dos criterios que hacen mención de enlaces o intercambiadores para autopistas o autovías, no nos queda claro si ambas carreteras donde se cruza la intersección deben ser autopistas o autovías, un criterio que pide al Jefe de Control de Calidad experiencia en la aplicación de la metodología Superpave que es lo que acabamos de indicarle, un criterio que pide al especialista en Estudio de Tránsito proyectos con interacción de transporte público o privado, esta condición de tráfico para nosotros pues no es clara, agradeceremos que nos la aclare toda vez que en especifica si se refiere a carreteras con carriles de uso exclusivo de vehículos de uso masivo u otro medio de transporte masivo y pues para efectos del proyecto pues no vemos una correlación con el objeto del contrato. Al igual que en el punto anterior 13.2 reiteramos la necesidad pues de que se revise la definición de autopistas o autovías, así como en los niveles que deben tener los intercambiadores porque ya dijeron que iban verificar. También tenemos una observación con relación al punto 14.5 Propuesta Técnica en la página 86.

EDLG: Para responder, Ok, todo el tema de autopista o autovía queda clarificado con las respuestas anteriores y con el tema vamos a tomar nota con el tema de poder describirles un poco mejor lo del tema del uso público para ver si podemos explicar un poquito mejor a qué nos referimos.

JD: Gracias. Con relación al punto 14.5 Propuesta Técnica, página 86, tenemos la observación de que se establece un puntaje máximo de 16, pero de no lograr un mínimo de 12 puntos se establece un puntaje de cero y se aplican dos factores de valoración, el criterio uno, satisfactorio o no satisfactorio que da un multiplicador de 1 a 0. Y el criterio 2 que de lograr un criterio satisfactorio en el criterio uno se valoraría excelente, bueno o deficiente. Este tipo de evaluación mantiene consideraciones de alta subjetividad a la hora de evaluar las propuestas técnicas a presentar por los proponentes, nosotros solicitamos que se revise la metodología de evaluación de las propuestas técnicas con el objeto de eliminar la subjetividad, en su lugar pues proponemos que se utilice la metodología que normalmente utiliza el Ministerio de Obras Públicas en donde solamente se utiliza un solo criterio de valoración.

EDLG: Correcto, nosotros mantenemos el Pliego de Cargos, el tema de la subjetividad como se puede apreciar en la página 90, el 70% es por la entrega correcta de la documentación, el 30% es por la calidad del documento, porque lo que estamos buscando es poder realmente tener todos los elementos necesarios para poder escoger al mejor proponente.

JD: Gracias. Entonces, para resumir pues las solicitudes que nosotros teníamos. Solicitamos pues una revisión integral del Capítulo II y del pliego en general según lo que

ya hemos anotado, para efectos de lograr que el Capítulo II sea acorde al objeto del proyecto que se está licitando, de acuerdo a los términos de referencia establecidos en el Anexo 3. También para que se logre que los Criterios de Evaluación sean acordes al objeto del proyecto, de acuerdo a los términos de referencia y que se establezcan pues criterios de evaluación claros y que haya pues un cumplimiento como usted ya lo indicó de la Ley 15 de 1959, además de que se definan criterios que permitan a las empresas locales de comprobada experiencia, poder participar del acto sin la necesidad de forzosamente establecer una asociación accidental o un consorcio con empresas extranjeras, y que se considere por parte de la entidad licitante el solicitar dentro de los criterios experiencias en condiciones similares al proyecto que se hayan ejecutado en nuestro país, de acuerdo a la características que pues tenemos en la República de Panamá, entre esos movimiento de tierra, construcción de obra de drenajes en carreteras, experiencia de producción y manejo de agregados, experiencia en manejo de personal de obra y el manejo de los sindicatos panameños, construcción de viaductos y puentes y construcción de barreras guardavías tipo New Jersey.

JD: Ya ese sería entonces este...

CF: Yo si quería tocar un poquito más el tema de Superpave. Definitivamente aquí en Panamá la experiencia es muy poca. Entendemos la preocupación que pueden.

EDLG: Perdón, solo para que quede en record, necesitamos su nombre y la empresa que representa.

CARLOS FÁBREGA (CF): Constructora Internacional de Infraestructura S.A.

EDLG: Gracias.

CF: En Panamá solamente hay entendemos que cinco contratos que se ejecutan con Superpave y creo que todos están siendo ejecutados por empresas nacionales que ya han hecho inversiones considerables para hacer estos proyectos, pero con lo que usted pide de los tamaños de los proyectos aquí en Panamá esas obras no se han hecho, entonces la empresa va a quedar totalmente descalificada y como estos son criterios cumple o no cumple, de que sirve esta inversión.

EDLG: Por eso aclaramos...

CF: Por qué no se da la opción de que la empresa, sí, que tenga que suministrar los equipos, que pueda tener asesores externos extranjeros obviamente que sean el back up que te den para esto, pero como está escrito esto automáticamente nos descarta a todos los locales.

EDLG: Es válido su punto, por eso anteriormente aclaramos bajo la pregunta que estaremos revisando estos requisitos mínimos obligatorios para poder atender su solicitud.

RENE BULTRON (RB): Consorcio TRANSEQ – ESTRELLA: Muy buenos días, René Bultrón, Consorcio TRANSEQ – ESTRELLA, yo quisiera en primer lugar agradecerle al ministerio la oportunidad que nos dan para expresar nuestras inquietudes en cuanto a este proyecto tan importante en una carretera que sabemos que tiene toda clase de problemas. Ampliar la Panamericana conlleva un estudio muy pormenorizado de lo que vamos hacer, más cuando estamos desviando en algunos puntos la carretera por áreas que no están construidas y no tienen caminos de acceso. Entonces yo creo que lo primero que tenemos que solicitarle al ministerio es que nos permita más tiempo para el estudio de este, estamos a aproximadamente 47 días de la licitación, creo que es el 14 de febrero día del amor no sé si vendremos todos aquí con esa característica, pero sí me parece que estamos en un tiempo muy reducido para desarrollar un anteproyecto de diseño que nos va exigir un trabajo profundo, vemos aquí muchas caras de empresas con experiencia panameñas, extranjeras que nosotros como panameños creemos que tenemos la capacidad de ejercer y hacer los trabajos que nos pide este pliego, pero necesitamos, por favor, un tiempo prudencial que yo sé que el ministerio lo puede considerar, además que nos den unos parámetros más similares, porque como tenemos que crear un anteproyecto de diseño, en este caso tendríamos que tener algunas orientación de donde ustedes quieren los accesos controlados, porque si no yo presento el mío, CUSA presenta el de ellos, MECO presenta el de ellos, los compañeros asiáticos presentan el de ellos y entonces nos podemos distorsionar cuando vamos a presentar precio y no queremos que nos pase como ha pasado en las últimas dos licitaciones donde los oferentes han estado muy altos con respecto al precio de referencia, que aquí es no se sabe, entonces caemos en posiblemente o muy oneroso o riesgosos, entonces si no tenemos algunos conceptos como usted dice o alguna... diseños conceptuales, pudiéramos estar fuera de una orientación en cuanto a precios. Eso es más o menos para empezar, el tiempo tan corto que tenemos para preparar la propuesta y que tengamos algunos conceptos generales que nos ayuden a homologar las propuestas que es lo que puede pasar.

EDLG: Tomamos nota de su solicitud, quisiéramos saber si tienen alguna solicitud en cuenta a tiempo, que ya lo tienen pensado, alguna solicitud?

RB: No, o sea, nosotros hemos hecho algunos estudios preliminares que yo sí creo pudiéramos estar contando con unos 30 días, 3 semanas, 4 semanas adicionales que nos permitan hacer una presentación a tono de lo que el ministerio está exigiendo, yo no quiero entrar en el tema de Superpave, sabemos que es algo nuevo pero algún día tendremos que empezar, entonces nosotros como empresa estamos preparándonos para poder afrontar esta experiencia que ustedes nos piden que es difícil, porque sabemos que solo hay Superpave en Santiago-David en algún espesor y en panamericana Darién, entonces no tenemos esa experiencia pero creemos que la podemos obtener con apoyo

de algunos otros laboratorios, ya sea de Costa Rica, México no sé pero estamos trabajando en eso, por eso pedimos un poco más de tiempo, yo creo que 30 días creemos que es prudencial.

EDLG: Ok, les agradecemos que todas estas solicitudes, por favor, aparte de esto la hagan por escrito de manera formal a la Dirección de Contratos y cualquier otra aclaración que ustedes necesiten, algún otro más detalle, una algo más que ustedes soliciten del Pliego de Cargos que seamos más específicos, por favor háganlo por escrito para que nosotros podamos realmente analizar su pregunta y poder contestarles y hacer las modificaciones en caso de ser necesarias al Pliego de Cargos.

EDLG: Alguna otra pregunta, de parte de TRANSEQ, alguna otra pregunta Capítulo II. Otra empresa proponente Capítulo II?

MONICA (M): EMPRESA CHINA CHEC. Buenos días, mi nombre es Mónica nosotros somos de la Empresa China CHEC y habla del mismo tema que el señor habló el tiempo, creemos que es un poco corto para nosotros porque primero todos somos ingenieros chinos y para hacer homologación en Latinoamérica y también de los Estados Unidos, yo digo que todos los documentos requieren homologación legalización protocolización en China y ahora en febrero es año nuevo en nuestro calendario y entonces nadie trabaja, queremos también más tiempo en cuanto a ese tema.

EDLG: Tienen algún tiempo ya estipulado, pensado?

M: 45 días.

EDLG: Le solicitamos que por favor lo hagan de manera escrita para tomarla en consideración.

M: Al correo que está en el pliego?...

EDLG: Correcto, así es.

M: Muchas gracias.

EDLG: Alguna otra pregunta, de parte de alguna otra empresa proponente Capítulo II?.

GILBERTO ALEMAN (GA): ASTALDI. En el punto 13.2.1.1.4 Solvencia Económica, al final se indica que si no se cumplen los parámetros, no podrá continuar en la ...

EDLG: Me da un segundito, en la página? perdón.

GA: 66 y 67.

EDLG: Adelante.

GA: deberá cumplir con los requisitos mínimos de solvencia económica establecidos, de no cumplir con estos requisitos el proponente no podrá continuar en la etapa de evaluación de propuesta. Hay proyectos del Ministerio de Obras Públicas de mayor envergadura que no limita de esta manera, sino sencillamente dentro de un porcentaje se pierde un punto o medio punto, pero aquí los niveles de endeudamiento, esto, eliminan a la mayoría de las empresas contratistas grandes.

EDLG: Ok, como ustedes han visto esto es uno de los primeros pliegos que salen en el Ministerio de Obras Públicas bajo la modalidad de CPP que le llamamos, son llave en mano que incluye el financiamiento y es por esto esta restricción, aparte de que estamos hablando de una Licitación por Evaluación Separada.

GA: Estamos de acuerdo que debe tener un nivel de endeudamiento establecido, lo que no estamos de acuerdo es que se elimine a la empresa completamente y no haya una capacidad de que si una empresa tiene .76 ó .80 en nivel de endeudamiento entonces sencillamente no pasa para participar porque en tema de financiamiento llave en mano mientras más grande es la empresa más facilidades tiene de financiamiento. Pero igualmente tienen esas empresas tienen niveles de endeudamiento que por lo general están por encima de .7

EDLG: Si tienen algún comentario de alguna inquietud en cuanto a cómo está formulado todos estos porcentajes de capacidad financiera, por favor le agradecemos que lo hagan por escrito para evaluarlos si ustedes consideran de que hay alguna modificación que le podríamos realizar al Pliego de Cargos, pero por ahora mantenemos lo establecido en el pliego.

EDLG: Alguna otra pregunta de parte de Astaldi? Alguna otra empresa proponente Capítulo II , alguna otra empresa? Con esto... pregunta?, No.

EDLG: SIENDO ASÍ QUEDA HOMOLOGADO EL CAPÍTULO II DEL PLIEGO DE CARGOS.

CAPÍTULO III ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

EDLG: Procedemos al Capítulo III Especificaciones Técnicas, alguna pregunta con respecto al Capítulo III?

JD: Constructora Urbana nuevamente, simplemente...

EDLG: Su nombre.

JD: Jessica Downs.

EDLG: Gracias.

JD: Simplemente pues para dejar por sentado pues que hay que verificar las denominaciones que hay en los Términos de Referencias, Capítulo III pues porque no hay concordancia con el resto del pliego. Básicamente eso, hasta la denominación.

EDLG: Algo en específico?

JD: Sí, porque es que la denominación del proyecto que era lo que le decía...

EDLG: Lo de los nombres?

JD: Sí

EDLG: Ok, perfecto.

JD: Es simplemente para recordarle eso en los Términos de Referencia. Gracias

EDLG: Ok.

EDLG: Alguna otra pregunta, de alguna otra empresa proponente Capítulo III Especificaciones Técnicas.

EDLG: SIENDO ASÍ QUEDA HOMOLOGADO EL CAPÍTULO III ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PLIEGO DE CARGOS.

CAPÍTULO IV FORMULARIOS

EDLG: Procedemos al Capítulo IV FORMULARIOS

EDLG: Alguna pregunta. Formularios, alguna pregunta de alguna empresa proponente?

EDLG: NO HABIENDO PREGUNTAS, QUEDA HOMOLOGADO EL CAPÍTULO IV FORMULARIOS DEL PLIEGO DE CARGOS

ANEXO I MODELO DEL CONTRATO

EDLG: Continuamos con el Anexo I Modelo del Contrato, alguna pregunta con respecto al Anexo 1 Modelo del Contrato. Alguna pregunta?

EDLG: NO HABIENDO PREGUNTAS QUEDA HOMOLOGADO EL ANEXO 1 MODELO DEL CONTRATO DEL PLIEGO DE CARGOS.

ANEXO 2 DATOS INFORMATIVOS PARA EL ANTEPROYECTO BASE

EDLG: ANEXO 2 Datos Informativos para el Anteproyecto Base. Alguna pregunta de alguna empresa proponente?. Anexo 2 Datos Informativos para el Anteproyecto Base alguna pregunta?

RB: Nuevamente René Bultrón, Consorcio TRANSEQ - ESTRELLA. Solamente para reiterar mi inquietud en cuanto a que esta información que nos están facilitando para el anteproyecto y diseño, trate el MOP de presentar condiciones iguales para todos a fin de que podamos presentar una propuesta igualitaria en los mismos conceptos que quiere el MOP, porque ya tenemos experiencia en algunos otros proyectos donde por la diferencia en el concepto de evaluación de los que evalúan las propuestas de anteproyecto, se pierden algunos puntos que no voy a entrar en detalle pero que pensamos que esa subjetividad que mencionó los representantes de las empresas anteriores a veces castiga a algunas empresas, por eso de que no hay una homologación por ser repetitivo de los conceptos que quiere el MOP y presentamos diseños diferentes a pesar de que tenemos la misma finalidad de mejorar la carretera.

EDLG: Correcto, el Ministerio de Obras Públicas les incentiva a que por favor lean a bien a detalle todo lo que es el tema de las especificaciones técnicas, los requisitos de los anteproyectos, todo lo que vamos a evaluar y si ustedes tienen cualquier duda o necesitan alguna aclaración en específica, por favor háganlo de manera escrita para poder contestarle y poder que ustedes presenten las mejores propuestas que es lo que al final desea recibir el Ministerio de Obras Públicas, y poder evaluarlos de una manera correcta, así que por favor los incentivamos a realizar todas la preguntas que ustedes consideren que se sienten que no están claros, que no están claramente definido para poder nosotros poder responder de una manera que los ayude a preparar unas mejores propuestas. .

EDLG: Alguna otra pregunta con respecto al anexo 2 del Pliego de Cargos, alguna pregunta?. **NO HABIENDO MÁS PREGUNTAS QUEDA HOMOLOGADO EL ANEXO 2 DATOS INFORMATIVOS PARA EL ANTEPROYECTO BASE.**

EDLG: Continuamos con el ANEXO 3 Términos de Referencia

JHONY RODRIGUEZ (JR): CUSA. Buenos días Jhony Rodríguez de Constructora Urbana. Hago referencia a la página 398, el punto 6.4.6.2. Explanada (Subrasante) en el tercer párrafo se menciona que para la formación de explanada en suelo no apto que requieren de estabilización...

EDLG: Perdón, perdón, 398?

JR: Sí, 398

EDLG: Voltee para ver, no veo ese texto. Puede repetir el texto a ver si encontramos...

JR: Sí, .6.4.6.2.

EDLG: Explanada (Subrasante). Ok.

JR: Sí, se menciona en la última línea del tercer párrafo que no se permiten las estabilizaciones de suelo con cemento asfáltico. La pregunta es si esto se refiere al BSM?

EDLG: Voy, Vamos a revisar este texto porque, para darle una revisión y contestaremos formalmente. De todas maneras le agradezco que por favor la pregunta la hagan de manera escrita para poder responder. Tomamos nota de su observación.

JR: Gracias, de igual manera en relación a la estructura del pavimento le hago la misma consulta en relación a si podemos utilizar el BSM como reemplazo de capa base.

EDLG: El problema que tenemos con estas tecnologías como lo que es el BSM es que de acuerdo al decreto que rige al Ministerio de Obras Públicas, tenemos que aprobar todo lo que es la nueva metodología del BSM, que es el asfalto espumado. En este proyecto nosotros estamos pidiendo la metodología de Superpave, por lo cual el asfalto espumado que es el BSM no está contemplado como una alternativa para este, para la realización de este proyecto.

CARLOS FABREGA (CF): Constructora de Infraestructura Internacional, S.A. Solo para estar claro, el BSM, aplica en la estructura de pavimento debajo de la carpeta asfáltica que es la que lleva Superpave. Entonces perfectamente pueden convivir las dos porque la base con asfalto espumada es un elemento de estructura, la carpeta Superpave se puede colocar perfectamente arriba, entonces no me queda claro cuando me dice bueno, es que esto es Superpave, estamos claros pero la misma estructura de la base perfectamente se puede estabilizar con asfalto o se puede dejar sin tratar o se puede tratar con cemento hay varias opciones, como es proyecto Diseño y Construcción lo vemos con una posible alternativa.

EDLG: Correcto, como es un proyecto de Diseño y Construcción lo que el Ministerio de Obras Públicas tiene actualmente normado son las bases estabilizadas, como son una base cementada, mas no está regulada actualmente lo que es el BSM, es por eso que actualmente no podemos utilizar esta tecnología.

EDLG: Alguna otra pregunta. Algún otro proponente?. Anexo 3 Términos de Referencia no hay más preguntas?

EDLG: NO HABIENDO MÁS PREGUNTAS QUEDA HOMOLOGADO EL ANEXO 3 TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL PLIEGO DE CARGOS.

ANEXO 4 CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS

EDLG: Continuamos con el Anexo 4 Control y Seguimiento de los Estudios y Diseños.

EDLG: Alguna pregunta de alguna empresa proponente? Alguna pregunta?.

EDLG: NO HABIENDO PREGUNTAS QUEDA HOMOLOGADO EL ANEXO 4 CONTROL Y SEGUIMIENTO DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL PLIEGO DE CARGOS.

EDLG: DE ESTA MANERA DAMOS POR CONCLUIDO EL PROCESO DE LA REUNIÓN PREVIA DE HOMOLOGACION PARA EL PROYECTO AMPLIACIÓN A 6 CARRILES CORREDOR DE LAS PLAYAS TRAMO 1: LA CHORRERA - SANTA CRUZ.

EDLG: Muy buenos días y siendo las 9 y media de la mañana damos como concluido, perdón 10 y media y nuevamente les exhortamos a que por favor realicen sus preguntas al correo electrónico suministrado en el Pliego de Cargos de cualquiera otra pregunta que ustedes consideren que el ministerio puede ayudar a resolver y a lo que ustedes puedan preparar mejores propuestas.

EDLG: El que no haya, haya llegado un poquito tarde y no haya firmado la lista de asistencia, por favor puede pasar adelante a firmar la lista de asistencia por favor.

EDLG: Muchísimas gracias por la asistencia.

Se dá por terminada la Reunión con los proponentes de la Licitación de la referencia en estricto cumplimiento de la Ley 22 de Junio de 2006 y se tiene por homologado el Pliego de Cargos de conformidad con lo manifestado por las partes intervinientes. El presente acta constituye una transcripción literal de todo lo manifestado por las partes, de conformidad con la grabación realizada de la misma. Forma parte integral de este documento la confirmación de asistencia de las empresas proponentes como respaldo de su participación y homologación de los términos del pliego debidamente contenidos en los registros (grabaciones) y transcripciones realizadas a través de este acta. Se deja constancia que no se produjeron incidencias en contra del Pliego de Cargos.

FIN DEL DOCUMENTO.



LISTA DE ASISTENCIA A REUNIÓN PREVIA Y HOMOLOGACIÓN

LICITACIÓN POR MEJOR VALOR CON EVALUACIÓN SEPARADA N°. 2016-0-09-0-15-LV-004595

"AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA PANAMERICANA. TRAMO N°1: CHORRERA - SANTA CRUZ"

PROVINCIA DE PANAMA OESTE

FECHA: jueves 29 de diciembre de 2016

HORA: 9:30 a.m.

EMPRESAS	NOMBRE	TELEFONO/ CELULAR
1. Conalvías	Luisa Ramirez	6679 0072
2. TRANSEA / ESTRELLA	RENE BULTRON M.	6679-3641
3. Astaldi	Alberto Aleman	60717954
4. CONSTRUCTORA MECO	MONICA DESCANSO	66764804
5. CONSTRUCTORA MECO	RUBEN SANCHEZ G.	6675-5855
6. CEMOSA	J. R. RODRIGUEZ	6378-0700
7. PENTECH	JUAN R. PENA	6455-7001
8. Constructora Ininco	Leonel Parillon	6573-0684
9. TRANSCRIBE TRADING S.A.	ISIDRO BARRBA	6614 4179
10. CONSTRUCTORA DE INFRAESTRUCTURA INTERNACIONAL S.A.	CARLOS FABREGA	6672-2856
11. TORONTO GLOBAL HOLDING	EIRA SANCHEZ	301-7035
12. CONSTRUCTORA URBANA S.A.	JONIE RODRIGUEZ	8-339-805
13. TYLIN INTERNATIONAL	CORINA BRICENTO	8-112-775
14. FCE Construction S.A.	AILEEN AGUILAR	380/651
15. FCE Construcción America S.A.	AILEEN AGUILAR	380/651
16. INCIVAC-CORP	Ludwin Rodriguez	6850-4890

EMPRESAS	NOMBRE	TELEFONO/ CELULAR
17. Rogelio Negro CND	Rogelio Negro	67813236
18. CHO	Francisco Carrasco	63793024
19. CHEC	Yining Zhang	66702708
20. Peutech S.A.	CONRADO YEMAMIN	668864551
21. LUSD	Jessiera Dowos	66788506
22.		
23.		
24.		

OTROS PARTICIPANTES

EMPRESAS	NOMBRE	FIRMA	TELEFONO/ CELULAR
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			

Se da por homologado el Pliego de Cargos de la LICITACIÓN POR MEJOR VALOR CON EVALUACIÓN SEPARADA N°. 2016-0-09-0-15-LV-004595, correspondiente al Proyecto "AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA PANAMERICANA. TRAMO N°1: CHORRERA – SANTA CRUZ", PROVINCIA DE PANAMÁ OESTE. Se adjunta Consultas y Respuestas.