



**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN No. 067 – ORDINARIA
DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

MIÉRCOLES 23 DE JUNIO DE 2021

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 09h12 del 23 de junio de 2021, conforme a la convocatoria efectuada el 21 de junio de 2021, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la sesión No. 067 - ordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario para la instalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales: Héctor Enrique Cueva, Eduardo del Pozo Fierro, Analía Ledesma García, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Héctor Enrique Cueva	1	
TOTAL	5	

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios y ciudadanos:

- **Funcionarios Municipales:**

Funcionarios: Guillermo Abad, Jacqueline Arias, Miriam Zambrano, Henry Vilatuña y Andrés Sampredo de la Secretaría de Movilidad; Juan José Granja y Jenny Sierra de la Procuraduría Metropolitana; Manolo Ochoa y Samuel Byun de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito; Juan Manuel Aguirre de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Michel Rowland de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción – Quito Honesto; Rodrigo Torres y Natalya Mejía de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito; Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Gabriela Mendieta, asesora del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; Susana Añasco y Diego Badillo, asesores del concejal Eduardo del Pozo Fierro; y, Paulina Carvajal y Danny Grijalva, asesores de la concejala Analía Ledesma García.

- **Ciudadanos participantes:**



Ciudadanos: Cristóbal Buendía, del Observatorio de Movilidad; Iván Montero, Edison Viteri, Merci Manobanda, Luis Tarco, Carlos Núñez, Liliana Villalobos, Roberto Angamarca, Judith Tituaña, Carlos Maldonado, Jenifer Rodas y Juan Cando, en representación del sector del Transportismo; Darío Paladines de la Organización Asomoto; David Dávalos y Guido Páez de la Veeduría conformada para vigilar la estructuración del Metro de Quito; Francis Aguayza, de la Veeduría conformada para vigilar el cumplimiento de la Ordenanza 017; y, Francisco Umatambo, William Romero, Jefferson Sandoval, Oscar Angulo y Gladys Pijal, delegados de la Asamblea del Distrito Metropolitano de Quito.

El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del señor presidente procede a dar lectura del orden del día:

- 1.- Conocimiento y aprobación del acta de la sesión No. 066 Ordinaria de 09 de junio de 2021.
- 2.- Comisión general para recibir a:
 - a) Sr. Iván Montero Campaña, Presidente de la Cooperativa de Transporte Intracantonal "Reina del Quinche".
 - b) Econ. Mónica García E., de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito.
 - c) Señor Darío Paladines Bonilla, Presidente Nacional de la Asociación Nacional de Motociclistas del Ecuador "ASOMOTO".
3. Análisis de las observaciones presentadas al "Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformativa a la Ordenanza 006-2019, sancionada el 03 de octubre de 2019", en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 010-CMO-2021, de 09 de junio de 2021; y, resolución al respecto.
- 4.- Informe por parte del Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad sobre el Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito.

El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, eleva a **moción**: Incluir en el punto 2, como literal b, la Comisión General del Dr. Edison Viteri Grijalva, representante legal de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

Apoyada la moción y por disposición del presidente de la Comisión, concejal Santiago Guarderas Izquierdo, se procede a tomar votación, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Analía Ledesma García	1				



Eduardo del Pozo Fierro	1				
Héctor Enrique Cueva	1				
TOTAL	5	0	0	0	0

Con cinco votos a favor y por unanimidad, la Comisión de Movilidad, **resolvió:** Incluir en el punto 2, como literal b, la Comisión General del Dr. Edisson Viteri Grijalva, representante legal de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

Con la inclusión de la Comisión General del Dr. Edisson Viteri Grijalva, representante legal de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, el orden del día, queda de la siguiente manera:

- 1.- Conocimiento y aprobación del acta de la sesión No. 066 Ordinaria de 09 de junio de 2021.
- 2.- Comisión general para recibir a:
 - a) Sr. Iván Montero Campaña, Presidente de la Cooperativa de Transporte Intracantonal "Reina del Quinche".
 - b) Dr. Edisson Viteri Grijalva, representante legal de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.
 - c) Econ. Mónica García E., de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito.
 - d) Señor Darío Paladines Bonilla, Presidente Nacional de la Asociación Nacional de Motociclistas del Ecuador "ASOMOTO".
3. Análisis de las observaciones presentadas al "Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza 006-2019, sancionada el 03 de octubre de 2019", en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 010-CMO-2021, de 09 de junio de 2021; y, resolución al respecto.
- 4.- Informe por parte del Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad sobre el Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito.

Se pone en consideración el orden del día y se toma votación, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño	1				
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
Héctor Enrique Cueva	1				
TOTAL	5	0	0	0	0



Con cinco votos a favor y por unanimidad, la Comisión de Movilidad aprueba el orden del día planteado.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Primer punto: Conocimiento y aprobación del acta de la sesión No. 066 Ordinaria de 09 de junio de 2021.

Sin existir observaciones y por disposición del presidente de la Comisión, se procede a tomar votación del Acta Nro. 066 de 09 de junio de 2021, registrando los siguientes resultados:

REGISTRO DE VOTACIÓN					
INTEGRANTES COMISIÓN	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1				
Omar Cevallos Patiño			1		
Analía Ledesma García	1				
Eduardo del Pozo Fierro	1				
Héctor Enrique Cueva			1		
TOTAL	3	0	2	0	0

Con tres votos a favor y dos abstenciones, la Comisión de Movilidad aprueba el Acta Nro. 066 de 09 de junio de 2021.

Segundo punto: Comisión general para recibir a:

- a) **Sr. Iván Montero Campaña, Presidente de la Cooperativa de Transporte Intracantonal "Reina del Quinche".**

El Sr. Iván Montero Campaña, Presidente de la Cooperativa de Transporte Intracantonal "Reina del Quinche", agradece la oportunidad de ser recibido en Comisión General. Relata a la Comisión, los problemas que está sufriendo el sector del transporte al que representa, puesto que, existirían problemas con el concurso de rutas y frecuencias. Finaliza solicitando que, se pueda revisar los estudios y se haga una nueva licitación, ya que, a su criterio, las condiciones de toda la transportación del Distrito, es negativa.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que, en el punto final del orden del día, la Secretaría de Movilidad brindará un informe respecto de la problemática de las Rutas y Frecuencias. Finaliza solicitando que, en el momento oportuno, el Secretario de Movilidad,



Lcdo. Guillermo Abad, pueda responder a todas las inquietudes planteadas, así como también, exponer el informe requerido.

El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que comparte el criterio del presidente de la Comisión, puesto que, ya existe el punto del orden del día para abordar de manera concreta este tema.

b) Dr. Edison Viteri Grijalva, representante legal de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

El Dr. Edison Viteri Grijalva, representante legal de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, menciona que comparece en representación de 40 de las 59 operadoras de transporte público del Distrito. Realiza la exposición de análisis legal, técnico y financiero de los pliegos para el concurso público de asignación de rutas para el Distrito Metropolitano de Quito. Finaliza cuestionando los aspectos técnicos y financieros por los que, se debería realizar una nueva licitación.

(Se adjunta como anexo 1, la presentación realizada por el Dr. Edison Viteri Grijalva, en representación de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito).

El Dr. Cristóbal Buendía, del Observatorio de Movilidad, indica que, desde el Observatorio de Movilidad y la Veeduría, están realizando un examen a todo el concurso de asignación de rutas y frecuencias. Explica que, a su criterio, las 1407 interrogantes de los transportistas han sido respondidas. Menciona que este proceso ha sido absolutamente transparente. Finaliza agradeciendo la amplia apertura que se les ha entregado, en todo este proceso, al Observatorio de Movilidad y a la Veeduría.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, solicita a la Secretaría de Movilidad se confiera y se tramite todas y cada una de las solicitudes de copias y acceso a la información o, en su defecto, solicita se genere un link para que todos los interesados y la ciudadanía en general, puedan acceder a la información que necesiten.

c) Econ. Mónica García E., de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito.

El Eco. David Dávalos, Coordinador de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito, menciona que, como Veeduría que vigila el modelo de operación del Metro, quiere poner en conocimiento de la Comisión de Movilidad el informe Nro. 002 que realizaron. Expone las conclusiones a las que arribaron en dicho informe. Finaliza solicitando apertura para que continúe la exposición el Ing. Guido Paéz, miembro de la Veeduría también.



El Ing. Guido Páez, miembro de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito, explica que, como Veeduría, se ha realizado un análisis de rubro por rubro. Detalla que, se identificó que algunos rubros tienen inconstancias que, al momento de preguntar, no supieron responder. Finaliza indicando que el Municipio de Quito ha contratado 4 consultorías por más de un millón de dólares, en la que se concluye que la mejor opción es la concesión, por lo que, no se entiende por qué se eligió la operación directa.

(Se adjunta como anexo 2, la presentación de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito).

El concejal Omar Cevallos Patiño, indica que los informes que se presenten deben ser más oportunos. Menciona que las conclusiones arribadas comparten con sus criterios emitidos, respecto de que se necesita operación internacional. Indica que él ya habría advertido de la información sesgada que, conforme el interés de los funcionarios, se comparte y emite. Finaliza solicitando que la Veeduría y la nueva gerencia del Metro coordinen acciones para que se generen informes más oportunos.

El Arq. Rodrigo Torres, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, expone el estado real del avance físico estandarizado de la obra civil del Metro. Menciona que, gracias a la valiosa observación de la Veeduría, se calculará matemáticamente los avances de toda la obra. Detalla los valores de avance en cada componente, detallando que, en este tipo de construcciones, la obra civil es el componente más grande.

El concejal Omar Cevallos Patiño, pregunta: ¿Por qué en el porcentaje del ítem material rodante no está un valor de 100%?

El Arq. Rodrigo Torres, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, responde a la inquietud del concejal Cevallos, manifestando que, si bien los trenes ya se encuentran físicamente en la ciudad, mientras no se terminen de realizar todas las pruebas, no se los puede recibir. Finaliza detallando que los trenes ya están en la cochera, pero, a falta de las pruebas, no se los puede dar por recibidos.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, pregunta: ¿La obra terminará el 18 de octubre de 2021, conforme lo ha mencionado la anterior gerencia de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito?

El Arq. Rodrigo Torres, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, respondiendo a la inquietud del concejal Guarderas, manifiesta que, no, efectivamente, esos plazos no serán suficientes para concluir. Detalla que existen plazos y pruebas técnicas que, de ninguna manera, serán menores a 8 o 10 meses. Finaliza indicando que las calibraciones son muy técnicas y específicas.



El **concejal Eduardo Del Pozo Fierro**, menciona que con las intervenciones brindadas, de manera rotunda, se da la razón a las observaciones que la Veeduría ha planteado. Indica que, la nueva gerencia debe transparentar las cifras y los datos, así como también, acoger todas las observaciones planteadas.

El **Arq. Rodrigo Torres, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**, menciona que para transparentar los datos del Metro, se ha dispuesto que, en la página web de la Empresa Metro, exista un sistema de información actualizada, totalmente auditada y pública. Finaliza indicando que, para poder cumplir con los cronogramas planteados se necesita fortalecer los equipos técnicos de la Empresa y, sobretodo, como es en todas partes del mundo, contar con un sistema que sea estrictamente para detallar las recepciones.

(Se adjunta como anexo 3, la presentación realizada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito).

El **Eco. David Dávalos, Coordinador de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito**, menciona que, la solicitud para presentar el último informe, desde la veeduría fue solicitada los primeros días del mes de junio. Destaca que la nueva administración del metro si está transparentando la información. Finaliza solicitando se dé cumplimiento y termine la comisión técnica para, de esta forma, saber si la decisión es ratificar o rectificar el modelo de gestión del Metro de Quito.

El **concejal Omar Cevallos Patiño**, pregunta: ¿Para cuándo está previsto que el Directorio de la Empresa Metro se convoque?

El **Arq. Rodrigo Torres, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito**, respondiendo al concejal Cevallos, manifestando que, la sesión del Directorio está previsto para la próxima semana, para, primero, exponer y transparentar la real situación de la Empresa y, luego, en función de aquello, poder tomar las decisiones más oportunas. Finaliza indicando que, luego de eso, se tiene previsto contar con la participación internacional de algunos metros del mundo.

El **Eco. David Dávalos, Coordinador de la Veeduría Ciudadana del Metro de Quito**, concuerda con todo lo planteado, por lo que, conforme se definió las fechas, la Veeduría presentará su informe. Detalla que la única intención de la Veeduría es que el Metro de Quito, lo más pronto posible, respetando todos los procesos y las normas, esté en funcionamiento para beneficio de la ciudad.

El **concejal Santiago Guarderas Izquierdo**, agradece y resalta la importante participación que está teniendo la Veeduría. Ratifica, una vez más que, como Comisión de Movilidad,



tendrán todo el espacio que requieran y, de manera categórica, señala que serán recibidos las veces que consideren oportunas. Finaliza indicando que, en función de los criterios emitidos, se continuará con el trabajo.

d) Señor Darío Paladines Bonilla, Presidente Nacional de la Asociación Nacional de Motociclistas del Ecuador "ASOMOTO".

El Sr. Darío Paladines Bonilla, presidente Nacional de la Asociación Nacional de Motociclistas del Ecuador "ASOMOTO", agradece la apertura que ha tenido, para ser recibido en la Comisión. Realiza la explicación estadística de las cifras que demuestran cuántos motociclistas hay en Quito y el Ecuador. Detalla que una Ley basada en ambigüedades no puede ser aplicada a los ciudadanos. Finaliza cuestionando la prohibición que tienen los motociclistas, como que si fueran vehículos de cuatro ruedas, para rebasar a otros automotores.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que, su cuestionamiento es contra una norma jurídica aplicable, por lo que, solicita, gentilmente, se emita una aclaración de su petitorio, ya que, el mecanismo para su petitorio, sería otro.

El concejal Omar Cevallos Patiño, detalla la necesidad de observar qué pasa en la Movilidad de la ciudad, por lo que, sugiere que, por la importancia de este tema, el mismo sea tratado como un punto específico en otra sesión, contando, además, para ello, con la presencia de la concejala Andrea Hidalgo, quien ha acompañado permanentemente estos temas.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, comparte el criterio del concejal Cevallos y, solicita al Mgs. Darío Paladines, presente por escrito su requerimiento puntual. Detalla que, para dicha sesión, invitará a la concejala Andrea Hidalgo, conforme lo mencionado. Finaliza indicando la necesidad de hacerlo de esa forma, para, una vez que se cuente con la información e insumos oportunos, la Comisión pueda tomar decisiones.

El Sr. Darío Paladines Bonilla, presidente Nacional de la Asociación Nacional de Motociclistas del Ecuador "ASOMOTO", agradece la oportunidad y detalla que está de acuerdo con lo mencionado, puesto que, a su criterio, es el camino correcto. Finaliza indicando que, conforme ha demostrado la presidencia de la Comisión, su amplio espíritu democrático y participativo, está seguro que se encontrará las mejores soluciones para la ciudad.

El presidente de la Comisión, concejal Santiago Guarderas Izquierdo, suspende la sesión, siendo las 12h05 minutos con la presencia de los siguientes concejales:



REGISTRO ASISTENCIA – SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Héctor Enrique Cueva	1	
TOTAL	5	0

REINSTALACIÓN

LUNES 28 DE JUNIO DE 2021

En el Distrito Metropolitano de Quito, siendo las 15h04, del 28 de junio de 2021, conforme a la convocatoria efectuada el 25 de junio de 2021, se lleva a cabo, de manera virtual, por medio de la plataforma “Microsoft Teams”, la reinstalación de la sesión No. 067 ordinaria de la Comisión de Movilidad, presidida por el concejal Santiago Guarderas Izquierdo.

Por disposición del presidente de la Comisión, se procede a constatar el quórum reglamentario para la instalación de la sesión, mismo que se encuentra conformado por los siguientes concejales: Héctor Enrique Cueva, Eduardo del Pozo Fierro, Analía Ledesma García, Omar Cevallos Patiño y Santiago Guarderas Izquierdo.

REGISTRO ASISTENCIA – INICIO DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro		1
Héctor Enrique Cueva	1	
TOTAL	3	2

- **Funcionarios Municipales:**

Funcionarios: Guillermo Abad, Jacqueline Arias, Miriam Zambrano, Henry Vilatuña, Marcelo Narváez, Miriam Zambrano, Luis Abarca y Andrés Sampedro de la Secretaría de Movilidad; Said Flores de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito; Michel Rowland, Paulina Domínguez y Dora Arias de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción – Quito Honesto; Hernán Bedoya, asesor del concejal Omar Cevallos Patiño; Gabriela Mendieta, asesora del concejal Santiago Guarderas Izquierdo; y, Paulina Carvajal, asesora de la concejala Analía Ledesma García.



- **Ciudadanos participantes:**

Ciudadanos: Cristóbal Buendía, del Observatorio de Movilidad; Judith Tituaña, Edison Viteri, Merci Manobanda, Liliana Villalobos, Celso Yáñez, Christian Lara, William Aguaguña y Roberto Angamarca, en representación del sector del Transporte Público de Quito; Francis Aguayza, de la Veeduría conformada para vigilar el cumplimiento de la Ordenanza 017; y, Carlos Núñez, representante de la Comisión Nacional Anticorrupción en función del convenio 054.

El abogado Nelson Clemente Calderón Ruiz, delegado de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito a la Comisión de Movilidad, por disposición del presidente procede a dar lectura del punto del orden del día suspendido:

3. Análisis de las observaciones presentadas al “Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza 006-2019, sancionada el 03 de octubre de 2019”, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 010-CMO-2021, de 09 de junio de 2021; y, resolución al respecto.

4.- Informe por parte del Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad sobre el Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito.

DESARROLLO DE LA SESIÓN

Tercer punto: Análisis de las observaciones presentadas al “Proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria a la Ordenanza 006-2019, sancionada el 03 de octubre de 2019”, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. 010-CMO-2021, de 09 de junio de 2021; y, resolución al respecto.

El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, realiza un resumen de las observaciones recibidas al proyecto de Ordenanza Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana 006-2019. Menciona que, como esta es una Comisión amplia y transparente que, de manera oportuna, escucha y procesa todas las observaciones. Finaliza preguntando si el resumen entregado recogió todas las observaciones que se han planteado.

La Sra. **Liliana Villalobos, Gerente de la Compañía de Transportes Asometrovip S. A.**, mencionando que, con fecha 17 de junio de 2021, vía correo y, en físico, conforme se demuestra con la fe de recepción, el 18 de junio de 2021, se presentaron las observaciones a nombre de la Compañía a la que representa.

El Dr. **Willian Aguaguña, Gerente de la Compañía de Transportes Transmisibocar S. A.**, menciona que, con fecha 21 de junio de 2021, ha procedido a enviar las observaciones de su



compañía, comentando, además que, las mismas también fueron remitidas directamente, para su consideración, a la concejala proponente de este proyecto de ordenanza.

La Sra. Mercy Manobanda, Gerente de la Compañía de Transportes Transsirena Expres S.A., manifestando que, efectivamente, como compañía de transporte, están muy claros de que este proyecto se enfoca en dos puntos exclusivos: 1) La regularización de las unidades compradas por las compañías; y, 2) Respecto al proceso de asignación de rutas y frecuencias. Finaliza solicitando se dé oportuna atención a sus observaciones, ya que, se encuentran en una grande incertidumbre.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que, recién está saliendo adelante el concurso público para la asignación de rutas y frecuencias del transporte público del Distrito, por lo que, menciona que, aún no existen ganadores de nada. Detalla que le causa mucha sorpresa la afirmación de que ya existen ganadores de las rutas cuando el proceso recién está iniciando.

El Sr. Roberto Angamarca, Gerente de la Compañía de Transportes Transperiféricos S. A., agradece la oportunidad. Menciona que, la situación que están atravesando es muy complicada y muy crónica. Refiere que su existencia se genera por medio de una ordenanza. Explica que, la pandemia a complicado, mucho más, la situación económica que atraviesan. Finaliza solicitando se brinde, por medio de la ordenanza reformatoria, una oportuna solución a su problemática.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que, la Ordenanza 006-2019 tenía y tiene como objetivo, cerrar un proceso que estuvo extraña y oscuramente abierto mucho tiempo. Detalla que esa Ordenanza brindó la facultad a la Secretaría de Movilidad, para hacer una modificación a las rutas y frecuencias, luego, la 017-2020, ordenó la reestructuración de las rutas y frecuencias. Situación por la cual, finaliza diciendo que, le extraña que su problema no se haya solucionado y consulta las razones de este particular a la Secretaría de Movilidad.

El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que hay temas que se han heredado de administraciones pasadas. Explica que la Comisión, durante estos dos años, ha tenido que resolver normativamente, todos los problemas que en el pasado no se solucionó. Menciona que es pertinente trabajar en mesas de trabajo para, de esta forma, obtener un texto de consenso y darle viabilidad a este proyecto. Finaliza sugiriendo la realización de una matriz para poder procesar las observaciones y, de esta forma, darle soluciones reales a los administrados.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, menciona que, la Ordenanza 006-2019, ya fue ejecutada por la Secretaría de Movilidad. Explica que, el problema que ahora surge



es que, existen 104 vehículos que no están regularizados, ya que, en la administración anterior, no se logró presentar, por el poco tiempo concedido, los nuevos vehículos solicitados. Finaliza indicando, entonces que, el error nace en la administración anterior y, la única manera, de solucionar este problema, es reformar la Ordenanza 006-2019 que pone fin a este tema.

La Sra. Liliana Villalobos, Gerente de la Compañía de Transportes Asometrovip S. A., menciona que, respecto del informe emitido en función de la Ordenanza 006-2019, tiene muchas dudas. Detalla que la compañía a la que representa, para, tan solo conocerlo, tuvieron que accionar la garantía de Acceso a la Información Pública, ya que, no les entregaban el mismo. Finaliza indicando que, cuando lo recibieron pudieron conocer que, el mismo, hace alusión a los planes pilotos y no, como el Secretario hoy ha mencionado, a las 109 unidades que no se han regularizado.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que le preocupa y le asombra que, para obtener información pública, los administrados tienen que accionar las garantías constitucionales, como la del Habeas Data. Solicita al Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad que, se dedique a procesar y tramitar los petitorios de toda la ciudadanía. Finaliza solicitando una explicación al Abg. Andrés Sampredo, de la Secretaría de Movilidad, respecto de la aplicación de la Ordenanza 006-2019.

El Abg. Andrés Sampredo, de la Secretaría de Movilidad, menciona que, en cumplimiento de lo que dispone la Ordenanza 006-2019, se han enviado los dos informes requeridos, el primero de evaluación y el segundo de cierre, los mismos que, ya han sido remitidos de forma oportuna y que, además, levantan todas inconsistencias que se han encontrado. Finaliza indicando que, precisamente, por esas inconsistencias es que, existen operadoras que tienen un número diferente de unidades habilitadas.

El concejal Santiago Guarderas Izquierdo, menciona que, a fin de procesar de manera oportuna las observaciones de este proyecto de ordenanza, se tramitará las mismas con una matriz y cronograma para, de esta forma, tener claro el terreno que se tiene que seguir. Finaliza indicando que, lo importante es llegar a consensos y solucionar estos problemas que, como oportunamente se dijo, han sido heredados.

Cuarto punto: Informe por parte del Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad sobre el Concurso Público de Asignación de Rutas para el Distrito Metropolitano de Quito.

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, realiza la exposición de cómo y dónde nace la reestructuración de rutas y frecuencias en el país, ya que, a su criterio, servirá para entender el momento histórico que se está viviendo. Menciona que, a su criterio, las distintas



normas que hoy exigen una estructuración de las rutas y frecuencias, en función de la oferta y la demanda, no se cumplen porque, de manera literal, las autoridades de turno se amilanaron. Finaliza explicando todos los procesos que se ha seguido en torno a la realización del concurso de asignación de rutas y frecuencias y, además, esto es histórico, puesto que, el proceso ha sido acompañado por más de cinco organizaciones.

El concejal Omar Cevallos Patiño, pregunta: ¿El nombre del funcionario que realizará la exposición?; ¿Cómo está conformada la Comisión Técnica encargada de este proceso?; y, ¿A nombre de quién está realizando la participación?

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, respondiendo las inquietudes del concejal Cevallos, manifestando que el nombre del funcionario es Henry Vilatuña, quién, además, es el presidente de la Comisión Técnica. Detalla que los otros miembros de la Comisión Técnica son Andrés Sampredo, Luis Felipe Abarca, Fernando De La Torre, Bolívar Caicedo y Alexandra Ocaña.

El concejal Omar Cevallos Patiño, pregunta: ¿Qué función y qué papel ocupa el Sr. Rubén Lozano en la Secretaría de Movilidad?

El Lcdo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad, respondiendo las inquietudes del concejal Cevallos, manifestando que, el Sr. Rubén Lozano, es funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y participa en la Comisión Técnica como delegado de dicha empresa.

El Ing. Henry Vilatuña, de la Secretaría de Movilidad, realiza la explicación de todo lo realizado en torno al concurso público de asignación de rutas y frecuencias del Distrito Metropolitano de Quito. Explica el cronograma que se planteó en este tema. Explica la clasificación que se les brindó a las preguntas realizadas y, además, detalla que se contestó todas. Finaliza detallando la calificación y evaluación de ofertas, así como también, los resultados de las rutas asignadas y por asignar.

(Se adjunta como anexo 4, la presentación realizada por la Secretaría de Movilidad).

El concejal Omar Cevallos Patiño, explica que el informe de Quito Honesto y lo detallado por el Dr. Edison Viteri, en representación de las operadoras es absolutamente revelador de lo que está pasando en este concurso de rutas y frecuencias. Indica que, la Comisión Técnica es inequitativa, ya que, no puede ser posible que una persona pueda influir en los otros votos. Precisa que, a su criterio, las rutas y las frecuencias, no fueron adecuadamente equilibradas, por eso es que, existen lugares que no tienen oferta. Finaliza indicando que, lo pertinente es, acoger las observaciones de Quito Honesto.



El Mgs. Michel Rowland, Presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción, detalla que, el primer informe de Quito Honesto ya detalló varias inconsistencias, en cuanto a los pliegos presentados en este proceso híbrido. Explica que, como Quito Honesto, reconocen el esfuerzo y el trabajo realizado por el Concejo Metropolitano y la Comisión de Movilidad en la Ordenanza 017-2020. Detalla las observaciones que la entidad a la que representa presentó a este proceso. Finaliza indicando que, en los próximos días, se entregará el tercer informe para ampliar sus observaciones.

El Dr. Cristóbal Buendía, del Observatorio de Movilidad, pone a consideración los criterios que, desde el Observatorio de Movilidad y la Veeduría que vigila el cumplimiento de la Ordenanza 017-2020, se han emitido en este proceso. Realiza la explicación del proceso que, a su criterio, contó con el tiempo suficiente y necesario, así como también, con todos los insumos necesarios para participar en el concurso. Finaliza indicando que, los actos administrativos, acorde al COA, se presumen legítimos y que, además, no han sido impugnados en ningún lado, por ende, siguen vigentes y son de cumplimiento obligatorio.

Siendo las 17h05 ingresa a la sesión virtual el concejal Eduardo Del Pozo Fierro.

La Dra. Paulina Domínguez, de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción, menciona que es importante puntualizar que la resolución de inicio no es un acto administrativo con carácter normativo de efecto general, por tanto, no podría ser impugnado en su legitimidad. Menciona que la resolución de inicio no tiene vicios, sin embargo, explica que, lo que sí tiene vicios son los pliegos y las bases del concurso. Finaliza indicando que, por eso y otros argumentos más, el informe concluye observando el concurso.

El Dr. Edison Viteri Grijalva, representante legal de varias operadoras de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito, menciona que, cuando algún interés existe, resulta entendible que todo lo que se está haciendo es correcto, respecto a lo mencionado por el Dr. Buendía. Detalla que el Observatorio de Movilidad carece de imparcialidad. Finaliza puntualizando los vicios que, a su criterio, existen en todo este proceso.

El concejal Omar Cevallos Patiño, menciona que, para evitar todo este tipo de circunstancias, era necesario, precisamente, que se presente un instructivo. Menciona que, a su criterio, es importantísimo que se le dote a la Comisión Metropolitana de Lucha Contra La Corrupción – Quito Honesto, la facultad de que sus observaciones sean vinculantes, ya que, en este momento el buen trabajo, las sugerencias y el control que tiene que realizar, al no ser vinculantes se están quedando en el aire. Finaliza explicando que, por esencia, las Veedurías deben ser imparciales.



El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, pregunta al presidente de Quito Honesto: ¿El estado actual del concurso público de asignación de rutas y frecuencias en el Distrito Metropolitano de Quito?; y, ¿Si se ratifica en las observaciones planteadas y, sobretodo, en la recomendación de que se deje sin efecto este concurso público?

El Mgs. **Michel Rowland**, presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la **Corrupción**, menciona que comparte la necesidad de que se reforme las competencias y alcances de los informes de la entidad a la que representa. Respondiendo a la inquietud del concejal Guarderas, manifiesta que, en cuanto a la primera pregunta, el proceso está en la notificación de resultados y, respecto a la segunda pregunta, se ratifica en la recomendación brindada, ya que, con la visita de campo se verificó la convalidación de la información presentada.

El concejal **Santiago Guarderas Izquierdo**, solicita a Quito Honesto la entrega del tercer informe de la entidad, para que la Comisión, en función de su competencia fiscalizadora, pueda tomar las decisiones que se estime pertinente. Finaliza indicando que este tema seguirá siendo incorporado en el orden del día para que, una vez que se tenga la documentación, se emita desde la Comisión, en su rol de órgano asesor del Concejo, las recomendaciones y exhortos necesarios.

Siendo las 17h34, habiendo agotado el orden del día, el presidente de la Comisión, concejal Santiago Guarderas Izquierdo, declara clausurada la sesión.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño	1	
Analía Ledesma García		1
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Héctor Enrique Cueva	1	
TOTAL	4	1

Para constancia de lo actuado, firman el presidente de la Comisión de Movilidad y la Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo
**PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE MOVILIDAD**

Abg. Damaris Ortiz Pasuy
**SECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO
DE QUITO (E)**



REGISTRO ASISTENCIA – RESUMEN DE SESIÓN		
INTEGRANTES COMISIÓN	PRESENTE	AUSENTE
Santiago Guarderas Izquierdo	1	
Omar Cevallos Patiño		1
Analía Ledesma García	1	
Eduardo del Pozo Fierro	1	
Héctor Enrique Cueva	1	
TOTAL	4	1

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Corregido por:	Nelson Calderón	SCMO	2021-07-02	
Revisado por:	Samuel Byun	PSGC (S)	2021-07-02	

ANEXO 1

***ANÁLISIS LEGAL, TÉCNICO Y
FINANCIERO DE LOS PLIEGOS
PARA EL CONCURSO PÚBLICO DE
ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL
DISTRITO METROPOLITANO DE
QUITO, EN EL MARCO DE LO
SEÑALADO POR LA ORDENANZA
METROPOLITANA No. 017-2020.***

ANTECEDENTES

EL 01.12.2021, SE SANCIONÓ LA O.M. No. 017-2020, QUE TIENE DOS PROPÓSITOS FUNDAMENTALES:

- a) Incorporar en el Código Municipal (C.M.) un capítulo que regule la “Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros” con el objeto de: “...establecer el marco jurídico de la Integración de los Subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros...”; y,
- b) Incorporar disposiciones generales para el “Concurso Público para la Asignación de los Nuevos Grupos o Paquetes de Rutas, según el Plan de Reestructuración de Rutas”, elaborado por la Secretaría de Movilidad.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 1: INCUMPLIMIENTO DE LA O.M. 017-2020 Y DEL CRONOGRAMA ESTABLECIDO EN EL ANEXO 01 DE LA SECCIÓN II, INTEGRACION

La O.M. en el art. Innumerado Cuatro (4) de la Sección II, “INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS”, establece que: “...El proceso de integración física, tarifaria y operacional se realizará de manera progresiva, para lo cual **el administrador del sistema**, (secretario de movilidad) **será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración**, previsto en el Anexo No. 01 de la presente sección.”

El Anexo No. 01 contiene el **CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN** de las fases de integración y en él constan 27 acciones previas (tareas) identificadas como **Implementación de la Integración del Sistema Metropolitano de TPP-DMQ GENERAL**”, con duración de 414 días que inician el 01-12-2020.

La Tarea 2 del Cronograma, “**Emisión del Plan General de Reestructuración de Rutas y Modelo de Gestión**”, debía realizarse en **45 días** con inicio el 28-12-2021. La tarea se realizó fuera de tiempo.

La Tarea 3 del Cronograma, “**Socialización del Plan de Reestructuración de Rutas y Modelo de Gestión**”, debía realizarse en **65 días** con inicio el 01-02-2021. La tarea se cumplió parcialmente en 15 días (3 reuniones con asistencia mínima) y fuera de la fecha de inicio.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 1: INCUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA ESTABLECIDO EN EL ANEXO 01 DE LA SECCIÓN II, DE LA O.M. 017-2020 (II PARTE)

La Tarea 5 del Cronograma, “Proceso de Asignación de Rutas (Concurso Público) según el Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ y su Modelo de Gestión y Contratos de Operación”, debió cumplirse en el periodo de **90 días**, con inicio el 01-03-2021 y concluir el 29-05-2021.

El 26-05-2021, correspondiente al día 87 del periodo establecido en el Cronograma, el señor Secretario de Movilidad expide la Resolución No. SM-2021-092, mediante la cual resuelve:

- **Avocar** conocimiento de las “bases” para el Concurso Público de Asignación de Rutas para el DMQ...
- **Aprobar** el “pliego” y **disponer el inicio del concurso público...**
- **Publicar** la convocatoria al concurso público...
- **Conformar** la “Comisión Técnica” encargada de llevar adelante el Concurso Público de Asignación de Rutas para el DMQ...

Las “bases” y el “pliego” del Concurso Público, aprobado el miércoles 26 se publica el jueves 27 y se hace de conocimiento de los eventuales oferentes el viernes 28-05-2021.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 1: INCUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA DE LAS CONDICIONES DEL PROCEDIMIENTO (CONCURSO)

En la Sección III “**CONDICIONES DEL PROCEDIMIENTO**” (**concurso**) del pliego, se presenta el Cronograma del Procedimiento, con la duración de 35 días (se reducen a 24 días laborables):

- 27.05.2021 (13h00) Convocatoria pública
- 31.05.2021 (16h30) Fecha “límite” para realizar preguntas
- **03.06.2021 (16h30) Fecha “límite” para emitir respuestas y aclaraciones**
- 10.06.2021 (11h00) Fecha “límite” de recepción de ofertas
- 10.06.2021 (12h00) Apertura de ofertas (acto público)
- **14.06.2021 (13h00) Fecha “límite” para solicitar convalidación de errores**
- 16.06.2021 (13h00) Fecha “límite” para convalidar errores
- 25.06.2021 (16h30) Fecha “límite” para evaluar ofertas
- 28.06.2021 (16H30) Fecha “estimada” de notificación de resultados
- 30.06.2021 (16h30) Fecha “estimada” de suscripción de contratos de operación

- Las “respuestas” y “aclaraciones” a las preguntas, se entregaron a las 17h01 del jueves 03.06.2021
- No todas las preguntas fueron respondidas.
- En la fase de “convalidación” se solicitó presentar documentos que debieron ser parte de la oferta

ASPECTOS LEGALES

OBS. 2: NO EXISTE CLARAMENTE DETERMINADO EL RÉGIMEN APLICABLE

La O.M. en el art. innumerado séptimo de la Sección II “**DE LA INTEGRACIÓN**” numeral 2, dice: “...se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras) para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable ...”

En el “pliego” apenas se realiza una inerte invocación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento General de Aplicación, **normativa que no contiene disposiciones que orienten y sustenten la manera en que se debe desarrollar el concurso**; por consiguiente, queda demostrado que, tal proceso de “concurso público” si bien señala las normas de orden general y/o conceptual que incorporó la O.M. 017-2020, aquellas no son de procedimiento; pues, debió reglamentarse, regularse o cuando menos emitirse un **instructivo de procedimientos a través de un acto administrativo normativo**; por consiguiente, el proceso concursal, no ha sido reglamentado, regulado o sistematizado para conocimiento y aplicación de la propia autoridad de la SM y sometimiento de los participantes del “concurso”, **cuya consecuencia obvia es que el procedimiento del mismo iniciado sin la evidencia clara de la existencia del régimen que se dice será aplicable, resulta ser un proceso híbrido y diverso.**

Por lo tanto, se requiere de reglas claras, de normas transparentes y bien definidas, como por ejemplo la estructuración de las “bases” y el “pliego” del concurso, en donde se determinen con total claridad y precisión los temas de “garantías”, “condiciones”, “plazos”, “características de la flota requerida” etc.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 2: NO EXISTE CLARAMENTE DETERMINADO EL RÉGIMEN APLICABLE (II PARTE)

Los “pliegos” y las “bases” en todo concurso, deben generar mecanismos en los que se pueda confiar y no exista posibilidad alguna de generar espacios de vulnerabilidad, inseguridad o falta de certeza.

No es legal que, ante la insuficiencia o inexistencia documental de requisitos de la operadora oferente, se pretenda superar aquella, con el empleo indiscriminado de “**declaraciones juramentadas**” de las operadoras desatendiendo o ignorando que aquel acto de declarar bajo juramento, sobre circunstancias y/o hechos inciertos, fortuitos o indeterminados, (como la compra de flota vehicular), **implica una actuación de carácter personalísima**; que acarrea para el declarante (persona natural) no para la persona jurídica (ofertante) como ocurre en nuestra legislación, situaciones inclusive de orden penal como el cometimiento del delito de perjurio, tipificado y sancionado en el art. 270 del COIP.

Consideramos que no hay el “**régimen aplicable**” que se pretende “aplicar”; ya que, no tiene sustento menos aún apoyo en las normas de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública; ni en su Reglamento de Aplicación; tampoco es un proceso reglado en el que se observen y respeten las normas del Código Civil con respecto a los derechos y obligaciones de los “contratantes”, así como tampoco se observan las normas del Código de Comercio o de la Ley de Compañías, con relación a la constitución o creación de compañías o sociedades que aquella determina; pues, resulta inadmisibles que sean los “pliegos” y las “bases” y hasta las “aclaraciones” las que impongan que las unidades vehiculares de los accionistas sean objeto de transferencia de dominio a favor de la nueva persona jurídica que se dispone constituir, vulnerando así otro de los derechos garantizados en la Constitución, cual es el de la “**libertad de contratación**”, constante en el art. 66.16 de la carta magna.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 3: SOLICITUD DE GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA OFERTA DEL 1%

La Disposición Reformativa Primera de la O.M. 017-2020, dispuso la sustitución (eliminación) del artículo IV.2.23 del C.M., con respecto al procedimiento de delegación a la iniciativa privada e incorporó diversos artículos a través de los cuales de manera general se describen las “etapas del concurso”; en consecuencia, dichas normas, por el mismo hecho de ser de carácter general, deben ser reglamentadas o sistematizadas. El concurso dispuesto por la O.M. no tiene precedente ni antecedentes, es el primero en su especie, por lo tanto, no es legítimo legislar desde las bases y su pliego precontractual, como en el presente caso.

Si la “fase preliminar”, consiste en la **definición y elaboración de las bases del concurso público y los pliegos precontractuales**; resulta incuestionable que cuando menos se debe conocer en qué normas o disposiciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de Aplicación e inclusive de la propia O.M. 017-2020, se encuentra establecido que la oferente presente como requisito de su oferta la **“póliza de seriedad de la oferta por el 1% del valor total estimado de ingresos brutos...”** (letra j) del numeral 2.6.2.1. Documentos a presentarse en la oferta) como se exige en el “pliego”.

Así también, no se expresa la disposición legal, reglamentaria o de menor jerarquía, que le faculte o consienta a la Comisión Técnica, temporizada para el concurso, **para que modifique, cambie o reforme tanto el porcentaje de tal póliza al 0,5%; así como para que la misma ya no sea presentada como documento de la oferta**, sino que aquella sea exigible solamente para los oferentes que resulten ganadores, quienes **“...deberán presentar de manera previa a la suscripción del correspondiente contrato...” (contestación a las preguntas 172, 312 y 383)** es decir, se requiere la presentación de la “póliza de seriedad de la oferta” cuando esta dejó de ser oferta.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 3: SOLICITUD DE GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA OFERTA DEL 1% (II PARTE)

La Comisión Técnica, en sesión del 03.06.2021 (ACTA 02) RESOLVIÓ que:

“Teniendo como fundamento las respuestas generadas se emiten las siguientes aclaraciones a los pliegos y a las bases:

a) En lo concerniente a la garantía de seriedad de la oferta, se aclara en las bases y en el pliego que, la misma será por el 0,5% del valor estimado de los ingresos brutos. Esta póliza se devolverá una vez que se suscriban los correspondientes contratos de operación en el caso de que los oferentes resulten adjudicados, o una vez que se termine la fase de evaluación para el caso de los oferentes que no resulten ganadores”.

En definitiva, de las respuestas a las preguntas 172, 312 y 383, se infiere que la **“póliza de seriedad de la oferta del 1% del valor total estimado de ingresos brutos...”** requerida en el pliego como documento a presentar con la oferta, **ya no se presenta con la oferta, sino cuando el oferente haya resultado ganador y en forma previa a suscribir el contrato**; sin embargo, del texto de la “aclaración” antes transcrita, se entiende todo lo contrario; pues de un lado tal póliza no se debería presentar con la oferta, pero del otro lado, se señala que la misma se devolverá en los eventos allí señalados.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 4: INDEVIDO MANEJO DE LA FASE DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

De conformidad al “Cronograma del Concurso”, los posibles oferentes realizaron preguntas y solicitaron aclaraciones a las bases y pliego, teniendo para el efecto los días viernes 28 y lunes 31 de mayo hasta las 16h30, como fecha y hora límite (prácticamente 16 horas laborables); en tanto que, se estableció la obligación a la Comisión Técnica de responder las preguntas y realizar las aclaraciones los días martes 1, miércoles 2 y jueves 3 de junio de 2021 hasta las 16h30 como fecha y hora límite.

Según el documento “**RESPUESTAS Y ACLARACIONES – CONCURSO PÚBLICO DE ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**”, en la fase de preguntas y aclaraciones, las operadoras interesadas en el concurso **formularon 1406 entre preguntas y aclaraciones, un tema poco común**, lo que evidencia que las “bases” y “pliegos” así como las “condiciones” del “concurso”, no fueron entendibles y demuestra su falta de claridad, ergo, de transparencia; algo que hasta por simple lógica debió llamar la atención tanto al Secretario de Movilidad como a la Comisión Técnica.

De las **1406** preguntas y aclaraciones realizadas, **806**, es decir, el **57,32%** fueron respondidas con la inadmisibles frase “... **remitirse a las bases del concurso** ...”

Se debe destacar que **las respuestas se enviaron el 03.06.2021 a las 17h01**, cuando el plazo venció a las **16h30** y el documento carece de las firmas de responsabilidad de los miembros de la Comisión Técnica, que se entiende fueron los que dieron respuesta a las preguntas realizadas.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 4: INDEVIDO MANEJO DE LA FASE DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS (II PARTE)

Una importante cantidad de “respuestas” que a más de insuficientes o carentes de claridad, en no pocos casos resultan inclusive hasta contradictorias entre ellas mismas, como sucede con las preguntas 43, 172, 286, 312, 383 y 384 en relación a la “póliza de seriedad de la oferta”.

También resultan opuestas las respuestas a las preguntas 495, 962, y 1264 respecto a la electromovilidad en el D.M.Q., tanto así que resultan inclusive hasta contradictorias con la propia O.M. 017-2020, en la que se dice sustentar el concurso.

ACTA 2 (03.06.21): Sobre la base de respuestas contradictorias se realizan “**aclaraciones**” que en el fondo y la forma **modifican y/o reforman lo sustancial de las bases y pliego del concurso**, acto prohibido para la Comisión Técnica, como ejemplo, “... **el cambio de la información a los grupos o paquetes de rutas 3, 4, 6, 14 y 17 de acuerdo a los anexos que se publican...**”; es decir se publican cambios el 03.06.21 luego de las 16h00, con lo que los oferentes cuentan en la práctica con apenas 4 días para adaptar sus ofertas a dichos cambios.

La letra “c” del numeral 2.6.4 del “pliego” manifiesta que **el concurso será declarado desierto “... c) cuando fuere necesario incluir una reforma sustancial en las bases y en el pliego... o en caso de reforma de los paquetes de rutas que se encuentren en concurso...”**.

¿por qué se continúa con el concurso y se aceptan las ofertas si el proceso incurrió en esta causal?

ASPECTOS LEGALES

OBS. 4: INDEVIDO MANEJO DE LA FASE DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS (III PARTE)

Se emiten “**aclaraciones**” fundamentadas en las “**respuestas**” emitidas (**el 57,32 % no contestadas**) pero resulta que, **de las 9 aclaraciones, 5 de ellas constituyen un nuevo requisito** consistente en “**declaraciones juramentadas**” (que se dice deben hacer las operadoras) y lo más grave aún, que las declaraciones juramentadas , deben versar sobre situaciones inciertas, improbables, de alto riesgo de incumplimiento; indeterminadas, como el de declarar bajo juramento, que la oferente, de así ofrecer, “**...señale que adquirirá unidades “cero emisiones”...**”; o que bajo juramento se declare que si el “compromiso de asociación” conformado para concursar resultare adjudicado, “**...se obligan a formar una nueva empresa de transporte...**”; pero sin especificar si la obligación es de las personas naturales o de las jurídicas; porque de ser estas últimas las obligadas, por el juramento requerido, se estaría violentando el derecho que les asiste a las personas naturales (accionistas o socios) para manifestar su voluntad y/o decisión de ser o no parte de la “nueva empresa”, que impone el concurso; vulnerando el principio de autonomía de la voluntad , habida cuenta que compañía es un “contrato” y para la celebración de éste no puede haber imposición.

ASPECTOS LEGALES

OBS. 5: FALTA DE GARANTÍAS / VIOLACIÓN DE PRINCIPIOS

En conocimiento de las “respuestas”, “aclaraciones”, “cambios” y “reformas” dadas por la Comisión Técnica del Concurso, **59 operadoras** legales que prestan el servicio de transporte de pasajeros en el DMQ; **40 operadoras** que agrupan aproximadamente a **1975 unidades**, el 10 de junio del 2021, elevaron al Secretario de Movilidad, por escrito, sus observaciones y cuestionamientos de orden legal, financiero y operacional, para disuadir la prosecución del concurso iniciado extemporáneamente el **27 de mayo del 2021** con lo que **el período de duración del concurso es de apenas 24 días laborables**; es decir, **iniciado en abierta inobservancia a lo establecido en el anexo 01 de la Sección II, art. innumerado cuarto**, que con respecto al “**proceso de integración**” dispone; “**...El proceso de integración... se realizará de manera progresiva,... el administrador del sistema**, (Secretario de Movilidad) **será el responsable del cumplimiento del cronograma de implementación de las fases de integración, previsto en el anexo 01...**”. Nos interrogamos, **¿Porqué razón con tanta prisa al final...?**

Las **40 operadoras** equivalen al **67,79 %** de las operadoras del DMQ, que han expresado sus legítimas inquietudes y preocupaciones por la legalidad y la seguridad jurídica de que carece el concurso y por lo mismo, su imposibilidad de continuar en el proceso, debido a que no encuentran garantías, seguridad ni transparencia; y sin embargo no ha merecido reparo alguno por parte del Secretario de Movilidad, evidenciando que para el funcionario el “**principio de concurrencia**” que debe primar en los concursos públicos es lo de menos; es decir que, “**la transparencia**” no cuenta y el “**principio de igualdad** “ no existe.

El 10.06.2021, la C.T. **recibió y aperturó 6 ofertas** presentadas por **17 operadoras** que representan el **28,81%** del universo de operadoras autorizadas, el **3,40 %** faltante, que corresponde a **2 operadoras**, ni ha participado del concurso ni han manifestado su criterio al mismo, **¿...así puede haber CONCURSO?**

ASPECTOS TÉCNICOS

OBS 6: FALTA DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

UN PROYECTO DEBE CONTENER TODAS LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS EQUIPOS QUE SE REQUIEREN, LOS CUALES DEBEN CONSTAR EN LOS PLIEGOS DEL CONCURSO, SIN EMBARGO SUCEDE QUE EN LOS PRESENTES PLIEGOS SE PRESENTA LO SIGUIENTE:

- **2.2 Las bases del presente concurso son las siguientes:**

- **A.- ANTECEDENTES**

- La referida Ordenanza Metropolitana No. 017-2020 determina los lineamientos que deben seguirse para desarrollar el modelo de gestión .../... 3. En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, **lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.**
- **2.6.2.1.- Documentos a presentarse en la oferta:**
- **i)** Para el caso de las unidades cero emisiones o híbridas que se oferte, **deberán presentar un certificado de homologación emitido por la ANT y un estudio técnico que avale/garantice que las unidades ofertadas cumplen con las exigencias operacionales de las rutas sobre las cuales se realice la oferta** (ej. tiempo de operación, tipo de carga que garantice el cumplimiento del cuadro operacional, tiempos HP, HV, intervalos, etc.).

SE EVIDENCIA LA FALTA DE DISEÑOS, CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS COMO CAPACIDAD DE LOS BUSES, TAMAÑOS, ARQUITECTURA, POTENCIA DE LOS MOTORES, PESO DE LA CARROCERÍA Y DE LAS BATERÍAS, AUTONOMÍA REQUERIDA Y OTRAS PARTICULARIDADES DEL MATERIAL RODANTE QUE SE DEBE OFERTAR. TAMPOCO SE ESTABLECEN LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS RUTAS COMO SON SU TOPOGRAFÍA Y RADIOS DE GIRO. SIN LO CUAL ES IMPOSIBLE EL REALIZAR UNA OFERTA CON SUSTENTO TÉCNICO QUE GARANTICE QUE LA OPERACIÓN DE LA FLOTA EN EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO.

ASPECTOS FINANCIEROS

OBS. 7: PROYECTO NO ES RENTABLE

EN EL ANEXO 1 DE LAS BASES DEL CONCURSO PÚBLICO ASIGNACIÓN DE RUTAS DEL DMQ, SE PRESENTA EL COSTO DEL KILÓMETRO OPERADO DE ACUERDO A CADA TIPO DE BUS, DE CONFORMIDAD CON EL SIGUIENTE CUADRO:

Costo del km de operación por tipo de bus													
bus tipo	bus tipo 2	bus tipo eléctrico	bus tipo eléctrico 2	articulado	artic eléctrico	biarticulado	combinado	combinado 2	comb eléctrico	comb eléctrico 2	minibus	minibús elect	minibus Simón Bolívar
1.56	1.40	2.17	1.95	2.51	3.49	3.28	1.15	1.05	1.89	1.73	1.00	1.39	1.00

LAS BASES ESTABLECEN QUE EL PAGO SE REALIZARÁ EN FUNCIÓN DEL KILOMETRAJE RECORRIDO Y EL VALOR SERÁ EN FUNCIÓN DE LO RECAUDADO EN EL DÍA Y SÓLO SE GENERARÁ UNA COMPENSACIÓN POR CIERTAS TRANSFERENCIAS. ES DECIR, **NO HABRÁ SUBSIDIO SI EL RECAUDO NO CUBRE EL VALOR DEL KILÓMETRO ESTABLECIDO**

ASPECTOS FINANCIEROS

OBS. 7: PROYECTO NO ES RENTABLE (II PARTE)

EN EL ANEXO 1 DE LAS BASES DEL CONCURSO PÚBLICO ASIGNACIÓN DE RUTAS DEL DMQ, SE PRESENTA EL CUADRO DE COMPARACIÓN DE LOS VALORES QUE RECIBIRÁN LOS OPERADORES FRENTE A LO QUE DEBERÍAN RECIBIR SI SE RESPETARÍA EL VALOR ESTABLECIDO POR KM

SE OBSERVA QUE HAY UN DÉFICIT DE \$.7'197.686,03 MENSUALES.

ESTE VALOR, DE ACUERDO A LAS CONDICIONES ESTABLECIDAS EN LAS BASES, DEBERÁ SER ASUMIDO POR LOS OPERADORES.

ENTRE LAS PREGUNTAS REALIZADAS SE SOLICITÓ LA PRESENTACIÓN DE LA CORRIDA FINANCIERA DEL PROYECTO, PERO LA RESPUESTA FUE QUE NO ESTA REFERIDO A LAS BASES. SIN EMBARGO, UN GRUPO DE OPERADORES REALIZÓ UN EJERCICIO FINANCIERO MUY LIGERO Y EL RESULTADO OBTENIDO FUE UNA TASA INTERNA DE RETORNO (TIR) DE 6,36 % Y UN VALOR ACTUAL NETO (VAN) DE \$. - 36'600.000,00

POR LO TANTO EL PROYECTO NO ES RENTABLE.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ - SITP
PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL DMQ
ASIGNACIÓN DE RUTAS
Grupos de rutas y características generales definidas para el proceso de asignación a los operadores

N°	Grupo de Rutas para asignación	USD Mes por costo km recorrido	USD Mes por Distribución	Diferencia USD Mes 2025	Diferencia % Mes 2025
1	Alonso de Angulo	\$ 1,808,516.05	\$ 1,929,826.70	\$ 121,310.65	6.7%
2	Amazonas	\$ 1,147,904.73	\$ 1,258,885.90	\$ 110,981.17	9.7%
3	Calderón - Carapungo	\$ 3,091,285.88	\$ 3,591,874.37	\$ 500,588.50	16.2%
4	Central Norte	\$ 2,939,090.09	\$ 3,159,352.47	\$ 220,262.38	7.5%
5	Centro Histórico	\$ 361,974.16	\$ 677,097.10	\$ 315,122.95	87.1%
6	Centro Norte	\$ 1,136,644.10	\$ 1,202,099.38	\$ 65,455.28	5.8%
7	Eloy Alfaro	\$ 1,030,951.20	\$ 1,316,757.66	\$ 285,806.46	27.7%
8	Los Chillos	\$ 1,595,385.84	\$ 2,520,104.56	\$ 924,718.72	58.0%
9	Mariscal Sucre Norte	\$ 1,470,001.43	\$ 1,580,442.86	\$ 110,441.43	7.5%
10	Mitad del Mundo	\$ 956,022.13	\$ 1,229,356.26	\$ 273,334.13	28.6%
11	Puengasi - Monjas	\$ 1,225,671.75	\$ 1,296,253.81	\$ 70,582.06	5.8%
12	Shyris - Nor Oriental	\$ 1,387,233.40	\$ 1,479,992.62	\$ 92,759.22	6.7%
13	Simón Bolívar	\$ 1,367,550.08	\$ 2,558,269.93	\$ 1,190,719.85	87.1%
14	Sur Occidental	\$ 3,009,956.71	\$ 3,192,407.30	\$ 182,450.59	6.1%
15	Sur Oriental	\$ 2,623,760.15	\$ 2,774,853.13	\$ 151,092.98	5.8%
16	EPMPQ	\$ 2,836,661.23	\$ 3,516,123.36	\$ 679,462.13	24.0%
17	Tumbaco - Cumbayá	\$ 2,762,810.29	\$ 4,665,407.84	\$ 1,902,597.55	68.9%
	Total general	\$ 30,751,419.20	\$ 37,949,105.23	\$ 7,197,686.03	23.41%

CONCLUSIONES

1. LA ORDENANZA No. 017-2020 TIENE COMO OBJETIVO: “ESTABLECER EL MARCO JURÍDICO DE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS QUE CONFORMAN EL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS...”
2. LA ORDENANZA ESTABLECE QUE “EL PROCESO DE INTEGRACIÓN FÍSICA, TARIFARIA Y OPERACIONAL SE REALIZARÁ DE MANERA PROGRESIVA, PARA LO CUAL EL ADMINISTRADOR DEL SISTEMA, (SECRETARIO DE MOVILIDAD) SERÁ EL RESPONSABLE DEL CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE LAS FASES DE INTEGRACIÓN, PREVISTO EN EL ANEXO No. 01”
3. EXISTEN INNÚMERAS FALLAS EN LA ELABORACIÓN DE LOS PLIEGOS Y BASES:
 1. INCUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA ESTABLECIDO EN LA ORDENANZA
 2. NO EXISTE CLARAMENTE DETERMINADO UN RÉGIMEN APLICABLE
 3. SOLICITUD DEL 1% DE GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA OFERTA NO TIENE SUSTENTO
 4. INDEVIDO MANEJO DE LA FASE DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS
 5. INSEGURIDAD JURÍDICA
 6. FALTA DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
 7. PROYECTO NO ES RENTABLE
4. LOS ERRORES COMETIDOS LLEVAN A LA NECESIDAD DE DECLARAR DESIERTO EL CONCURSO

RECOMENDACIONES

1. PARA SALVAGUARDAR LOS INTERESES, EN ESPECIAL DE LOS USUARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, ES NECESARIO QUE EL PROYECTO SEA REVISADO, SE REALICE EL ANÁLISIS TÉCNICO – FINANCIERO QUE DEBE TENER TODO PROYECTO DE ESTE TIPO A FIN DE ESTABLECER LOS MONTOS, MECANISMOS Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO QUE REQUIERA EN EL CASO DE NO TENER VIABILIDAD FINANCIERA.
2. EL PROYECTO DEBE CONTAR CON LOS DISEÑOS DE TODOS LOS ELEMENTOS QUE LO CONFORMAN Y LAS ESPECIFICACIONES DE TODO EL MATERIAL RODANTE QUE SE REQUIERE A FIN DE QUE LOS OFERENTES PUEDAN BUSCAR EN EL MERCADO LOS EQUIPOS QUE RESPONDAN A LAS NECESIDADES DE LA CIUDAD.

ANEXO 2

Metro de Quito Veeduría Ciudadana - CPCCS

FORO CIUDADANO
“QUÉ PASA CON EL METRO DE QUITO”

Presupuesto Total de Operación de la PMLQ por 3 Años y Medio

Rubro	Opción (1) Operación Internacional	Opción (2) operación propia con AT	Informe Quincenal #5 al Concejo Municipal	Informe Quincenal #9 al Concejo Municipal	Diferencia
	Memo 052 de 2/03	Memo 052 de 2/03	20/4/21	20/4/21	Opción (2) - (1)
Personal Operativo	41.846.130,99	33.576.850,00			-8.269.280,99
Software y Licenciamiento	3.791.391,00	3.791.391,00			0,00
Energía de tracción	9.981.659,00	9.981.659,00			0,00
Energía Auxiliar	3.493.581,00	3.476.608,00			-16.973,00
Mtto. Material Rodante	9.605.266,88	9.605.266,88			0,00
Mtto. Infraestructura y Sistemas	16.427.520,00	9.898.848,00			-6.528.672,00
Mtto. Telecomunicaciones	2.932.767,00	2.932.767,00			0,00
Mtto. sistemas energía y tracción	6.384.101,00	6.384.101,00			0,00
Mtto. señalización ferroviaria	4.308.462,00	4.308.462,00			0,00
Mtto. estaciones	0,00	2.017.941,00			2.017.941,00
Mtto. de vía	0,00	3.503.451,00			3.503.451,00
Limpieza	6.051.559,00	6.051.559,00			0,00
Seguros resp, civil y vandalismo	1.432.793,00	1.432.793,00			0,00
Seguros de bienes	13.411.647,00	13.411.647,00	41.358.534,00		0,00
Seguridad civil	10.322.853,00	10.322.853,00			0,00
Control de Gestión	0,00	1.429.202,00			1.429.202,00
Fiscalización y gerencia operacional	3.292.173,00	0,00			-3.292.173,00
Costos indirectos	0,00	3.826.254,00			3.826.254,00
Gastos generales	3.798.309,00	0,00			-3.798.309,00
Adiestramiento y capacitación	353.614,00	0,00			-353.614,00
Sist. De comunicaciones de emergencia	1.000.000,00	1.000.000,00			0,00
Plan de manejo ambiental	2.982.090,00	2.982.090,00			0,00
Certificación UNE e ISO	277.500,00	277.500,00			0,00
Asesoramiento técnico	0,00	15.765.531,00			15.765.531,00
Utilidad	18.662.980,37	0,00			-18.662.980,37
IVA	11.525.877,15	12.670.990,00			1.145.112,85
Gastos Adicionales de Pre Operación	0,00	0,00		35.919.630,72	0,00
Costo Total	171.882.274,39	158.647.763,88	202.654.492,00	35.919.630,72	13.234.510,51
			161.295.958,00	35.919.630,72	

Presupuesto de Preoperación PMLQ

	Opción (1) Operación Internacional	Opción (2) operación propia con AT	Cronograma Tentativo cte- inversión	Informe Quincenal #5 al Concejo Municipal	Informe Quincenal #9 al Concejo Municipal	Diferencia
Rubro	Memo 052 de 2/03	Memo 052 de 2/03	Oficio 370 1/04	20/4/21	20/4/21	Opción (2) - (1)
Personal Operativo	4.192.479,00	4.727.085,00				534.606,00
Software y Licenciamiento	2.543.190,00	2.543.190,00				0,00
Energía de tracción	1.212.372,00	1.212.372,00				0,00
Energía Auxiliar	424.330,00	407.357,00				-16.973,00
Mtto. Material Rodante	1.166.655,55	1.166.655,55				0,00
Mtto. Infraestructura y Sistemas	2.048.060,00	6.563.288,00				4.515.228,00
Mtto. Telecomunicaciones	286.771,00	286.771,00				0,00
Mtto. sistemas energía y tracción	624.248,00	624.248,00				0,00
Mtto. señalización ferroviaria	421.288,00	421.288,00				0,00
Mtto. estaciones		493.275,00				493.275,00
Mtto. de vía		500.000,00				500.000,00
Limpieza	855.672,00	855.672,00				0,00
Seguros resp, civil y vandalismo	138.197,00	138.197,00				0,00
Seguros de bienes	1.896.366,00	1.896.366,00	12.682.756,00	10.034.563,00		0,00
Seguridad civil	1.459.620,00	1.459.620,00				0,00
Control de Gestión		111.286,00				111.286,00
Fiscalización y gerencia operacional	262.007,00					-262.007,00
Costos indirectos		887.736,00				887.736,00
Gastos generales	933.353,00					-933.353,00
Adiestramiento y capacitación	50.000,00					-50.000,00
Sist. De comunicaciones de emergencia	500.000,00	500.000,00				0,00
Plan de manejo ambiental	365.342,00	365.342,00				0,00
Certificación UNE e ISO	0,00	0,00				0,00
Asesoramiento técnico		2.250.000,00				2.250.000,00
Utilidad	2.521.484,33	0,00				-2.521.484,33
IVA	1.710.494,23	2.571.550,00				861.055,77
Gastos adicionales de Preoperación					35.919.630,72	0,00
Costo Total	23.611.929,11	29.981.298,55	47.064.645,00	47.064.644,00	35.919.630,72	6.369.369,44
Costo Total Sin Seguros			34.381.889,00	37.030.081,00	35.919.630,72	

Informe Quincenal #9

Obras y Adquiciones Complementarias

ADICIONALES NO INCLUIDOS EN OBRAS (FASE DE PREOPERACIÓN)		\$ 30.419.630,72
1	Sistema de recaudo (METRO - SIST. PASAJ.)	\$ 25.000.000,00
2	Suministro e Instalación de Fibra Óptica (SIR)	\$ 375.487,52
3	Software para planificación y gestión de la Operación	\$ 524.143,20
4	Software para gestión empresarial ERP	\$ 4.000.000,00
5	Servicio de conducción, Capacitación y Certificación de Operadores de equipo rodante	\$ 520.000,00
6	Servicio de comunicación de atención de emergencias (911-GOV.CENTRAL)	\$ 33.489.000,00

ANÁLISIS DE CONSULTORÍAS PREVIOS

Título	Consultor	Año	Costo	Comentario
Evaluación de alternativas y diseño del modelo de explotación de la Primera Línea del Metro de Quito .	SDG SYSTRA	2017	USD228.065,00	Compara modelos de gestión. 0- O&M Todo Público, 1 y 2 – O&M Todo privado 3 - O Pub. & M PRV.
Estructuración del modelo de negocio para la operación y mantenimiento privado de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ)	Deloitte UITP-DGO, ARO	2018		Basada en consultoría SDG, expande propuesta de operación por un privado.
Estructuración técnica, legal y financiera del contrato de operación y mantenimiento de la primera línea del metro de quito	Deloitte TMB, INGEROP	2019	USD 500.000,00	Proceso de selección de un operador público y contratación mediante Alianza Estratégica (APP).
Asesoría Técnica a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito durante el proceso de selección del Operador de la Primera Línea del Metro de Quito y la firma del Contrato para la Operación y Mantenimiento de la PLMQ.	IKONS ATN Metro Santiago	2020	USD 200,000,00	Comparador Público Privado basado en Alianza Estratégica (APP). Se basa en datos de consultorías anteriores.

En una presentación recientemente llevada a cabo en el foro de transporte internacional², representantes de la organización de la Comunidad de Metros (COMET3), y algunos investigadores que hacen un ejercicio continuo de referenciación estratégica a 34 sistemas de metro a nivel mundial se enunciaron las seis características principales que debe buscar un operador de metro, estas son:

- Tener siempre un compromiso innegociable con la seguridad
- Operar con los mayores estándares de excelencia
- Centrar la toma de decisiones en el cliente
- Operar dentro del marco de una cultura de mejoramiento continuo
- Desarrollar estrategias de negocio eficientes
- Ser capaz de gestionar grandes proyectos

ANEXO 3



AVANCE FÍSICO ESTANDARIZADO

AVANCE FÍSICO STANDARDIZADO				
ITEM	CONTRATOS	% AVANCE AL 20 DE MAYO 2021	FACTOR DE PONDERACIÓN	% DE AVANCE EJECUTADO
1 CONTRATO CONSTRUCCIÓN OBRA - FIDIC				97,52%
1.1	Construcción de obra civil	99,11%	85,60%	84,84%
1.2	Equipos e Instalaciones	89,72%	14,06%	12,61%
1.3	Suministro e Instalación de puertas abatibles	20,77%	0,34%	0,07%
2 MATERIAL RODANTE				81,94%
2.1	Material Rodante - 18 trenes	81,94%	100,00%	81,94%



Avance total del proyecto PLMQ



ENERO



FEBRERO



MARZO



ABRIL



MAYO



JUNIO

OBRA CIVIL - EQUIPOS
E INSTALACIONES **97,27%**

97,62%

97,88%

97,45%

97,52%

97,52%

MATERIAL
RODANTE **76,80%**

76,80%

81,25%

81,25%

81,94%

81,94%

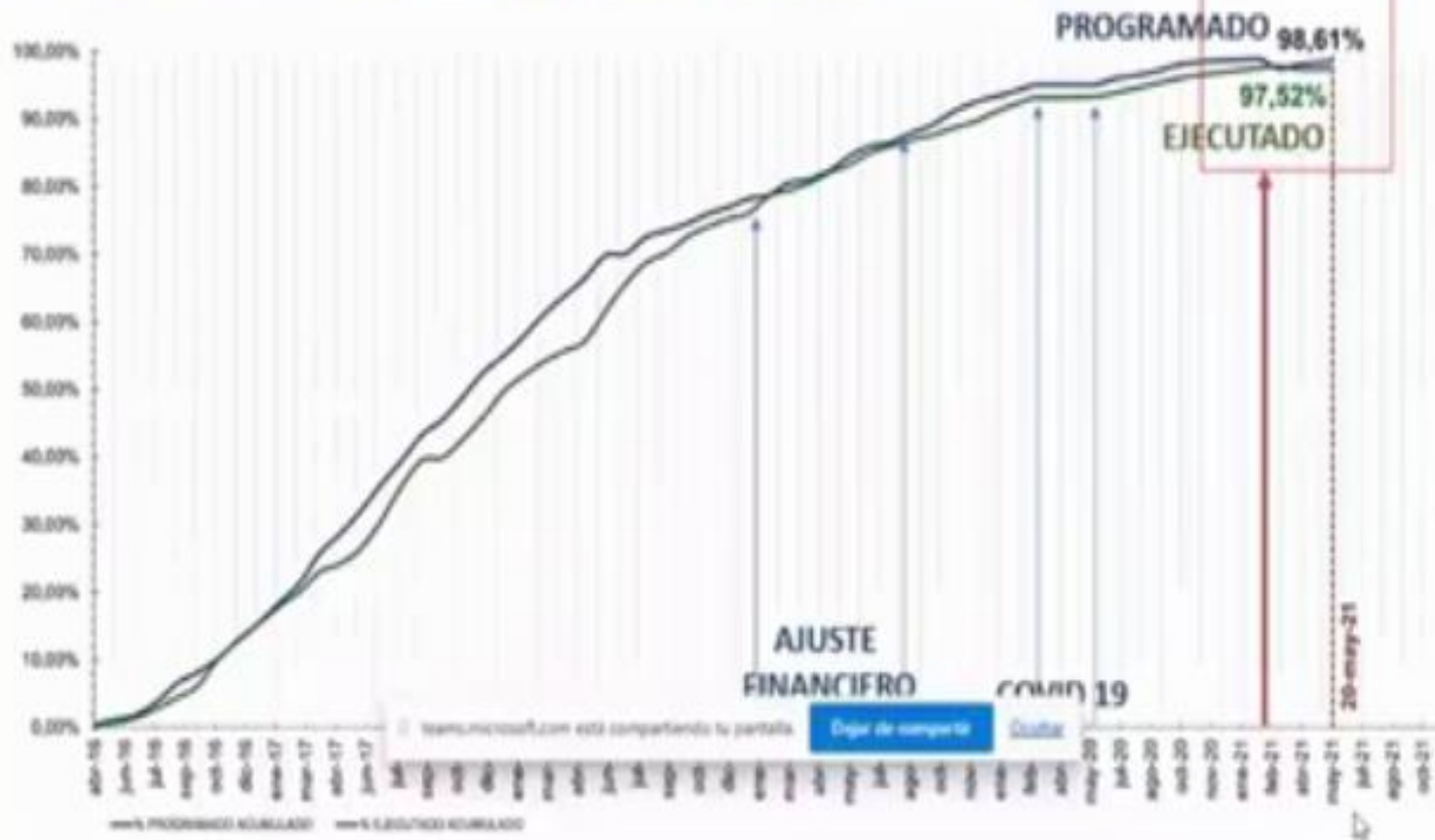
team.microsoft.com está compartiendo tu pantalla.

Dejar de compartir

Quitar

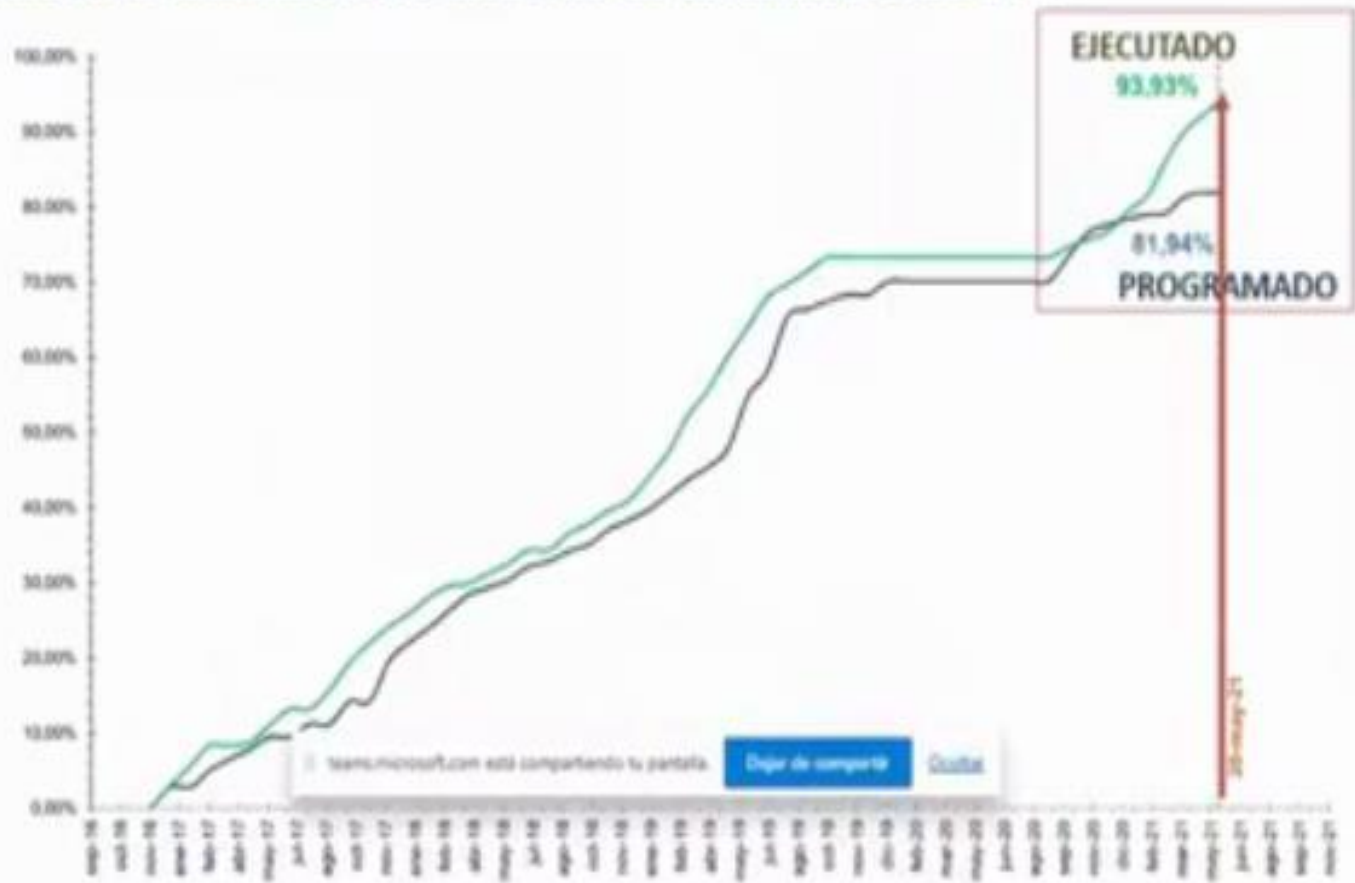


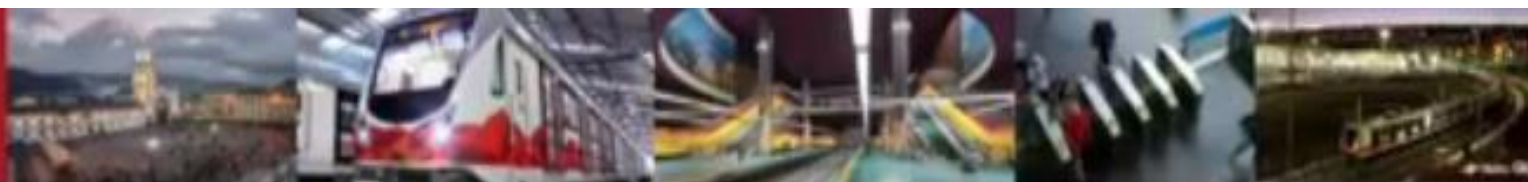
CURVA GENERAL DEL AVANCE FÍSICO GENERAL DE LA OBRA





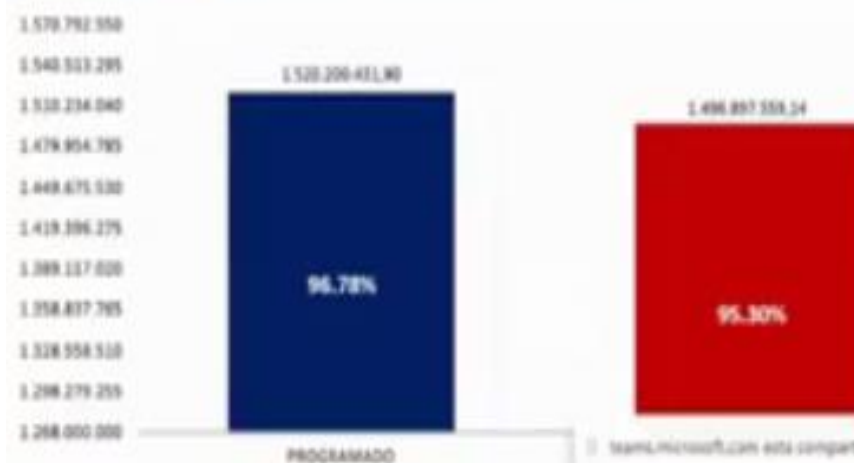
CURVA GENERAL DEL AVANCE FÍSICO MATERIAL RODANTE



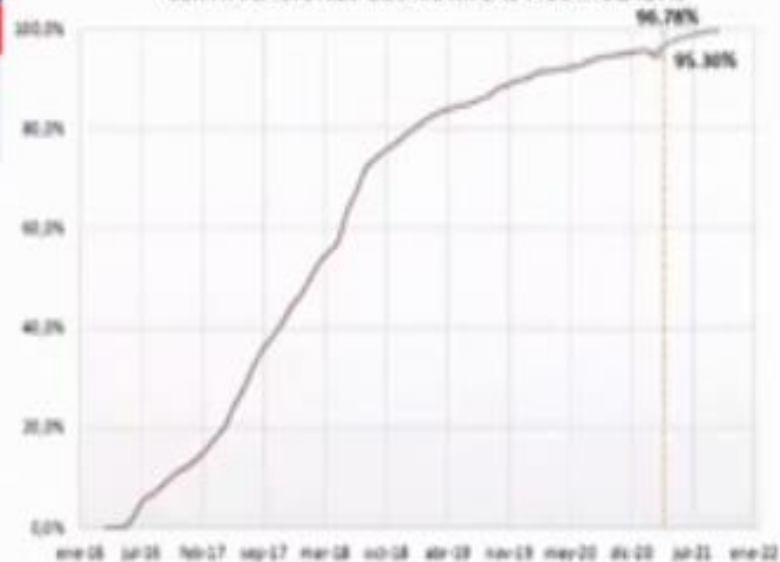


AVANCE ECONÓMICO – CONSTRUCCIÓN DE OBRA

	CONTRACTUAL	CERTIFICADO	PENEDENTE	%
TOTAL	\$ 1.576.792.556,82	\$ 1.496.897.555,14	\$ 79.894.991,68	95,30%
OBRA CIVIL	\$ 1.356.934.409,07	\$ 1.331.486.746,95	\$ 25.447.722,12	98,13%
EQUIPOS, INSTALACIONES	\$ 219.858.081,75	\$ 165.410.808,19	\$ 54.447.269,56	77,13%



CERTIFICACIONES ECONÓMICAS ACUMULADAS



AVANCE ECONÓMICO AL 20 DE ABRIL DE 2021



Recepción de Obra Civil

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO
RECIBIDO	42%	42%	42%	45%	45%
EN PROCESO DE RECEPCIÓN	1%	1%	1%	14%	14%
POR RECEPCIONAR	57%	57%	57%	41	41%
				%	
PRESUPUESTO	\$1.917.796.726 (98,32%)	\$1.920.274.099 (98,51%)	\$1.929.706.974 (98,77%)	\$1.929.195.791 (98,13%)	En proceso de planilla.



AVANCE GESTIÓN FINANCIERO ADMINISTRATIVA

- Plantillas mínimas (número de puestos por clase de puestos)
- Valoración de Puestos.
- Definición de perfiles.
- Informe técnico justificativo de requerimiento de personal
- Proyección de costos

Registro e ingreso de bienes

Gestión Talento Humano

- Definición de la taxonomía activos fijos
- Clasificación y valoración de las unidades de propiedad
- Clasificación de rubros macro de cada estación de la obra civil
- Conformó una Comisión multidisciplinaria e interinstitucional, para estructurar el proceso de recepción e ingreso contable
- Pruebas del ingreso de bienes en el Sistema Municipal – SIPARI



MODELO DE GESTIÓN - VEEDURÍAS



COMISIÓN TÉCNICA

01

- Miembros del Directorio.
- Veedurías Ciudadanas CPCCS
- Equipo técnico y jurídico de la EPMMQ.

ACCIONES PREVIAS

02

- Certificación del CPCCS de los miembros
- Directorio
- Servicios de una intermediadora

MESAS DE TRABAJO

03

- 2 Mesas ejecutadas
- Modelos de gestión por parte de las veedurías

PENICHI WORKING

04

- San Paulo/Brasil
- Santiago/Chile
- Ciudad de Panamá/ Panamá

Microsoft Word watermark: "Microsoft Word está compartiendo tu pantalla" with "Dejar de compartir" and "Quitar" buttons.



PLAN DE ACCIÓN REMEDIACIÓN BARRIO SOLANDA





VEEDURÍA – MESA DA TRABAJO INFORMATIVA Y CONCEPTUAL 11 DE JUNIO





HOJA DE RUTA - PLAN DE ACCIÓN - SOLANDA

No. Fases	FASES	ACTIVIDADES	ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	TIEMPO	PRESUPUESTO REFERENCIAL
					No. Meses	
1	ATENCIÓN INICIAL	1.4 Remediación Superficial	Integrar a la comisión Solanda las Instituciones ejecutoras, que tendrán que realizar la reforma al POA 2021 con la finalidad de contar con presupuesto para atender las remediaciones Superficiales.	COMISIÓN SOLANDA Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad Metro de Quito / Empresa de Habitat y Vivienda / Secretaría de Inclusión Social Asesoría Alcaldía / Quito Honesto Secretaría de Territorio Habitat y Vivienda EMPRESAS EJECUTORAS EPMMOP / EPMAPS/ EEQ / CNT	12	\$2.000.000,00
		1.5. Activación Plan de Crisis Comunicacional Solanda	Secretaria de Comunicación, lidera la implementación del Plan de Crisis Comunicacional en Solanda, de acuerdo lineamientos del B...	SECOM / EPMMQ / Secretaria General de Seguridad y Gobernabilidad	Permanente	Por Definir



MEDIDAS INMEDIATAS



1

EMPRESA FORTALECIDA

- RE-ESTRUCTURACIÓN LEGAL, TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA DE LA EPMMQ
- APLICACIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN DEFINITIVO
- ORGANICO FUNCIONAL
- REGLAMENTACIÓN
- SEGURIDAD JURÍDICA
- SEGURIDAD ADMINISTRATIVA
- SEGURIDAD FINANCIERA



2

PRESUPUESTO

- Y NO TARIFARIOS FONDO DE INFRAESTRUCTURA
- MODELO TARIFARIO
- ANALISIS DE COSTOS DE EXPLOTACIÓN
- ANALISIS DE INGRESOS TARIFARIOS
- EQUILIBRIO FINANCIERO POR ETAPAS



3

FINANZAS Y SUELO

- COORDINACIÓN CON EL IMPU Y LA SECRETARIA DE TERRITORIO PARA DETERMINAR LA BASE DEL ÁREA DOT PARA EL METRO
- REGLAMENTACIÓN
- ZONIFICACIÓN
- MEJORAS Y CALCULOS FINANCIEROS
- AYUDA ESPECÍFICA CON LINCOLN INSTITUTE.



MEDIDAS INMEDIATAS



ANEXO 4

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Secretaría de Movilidad



ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL LIBRO IV.2 DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE **ESTABLECE LA INTEGRACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS DEL SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS**

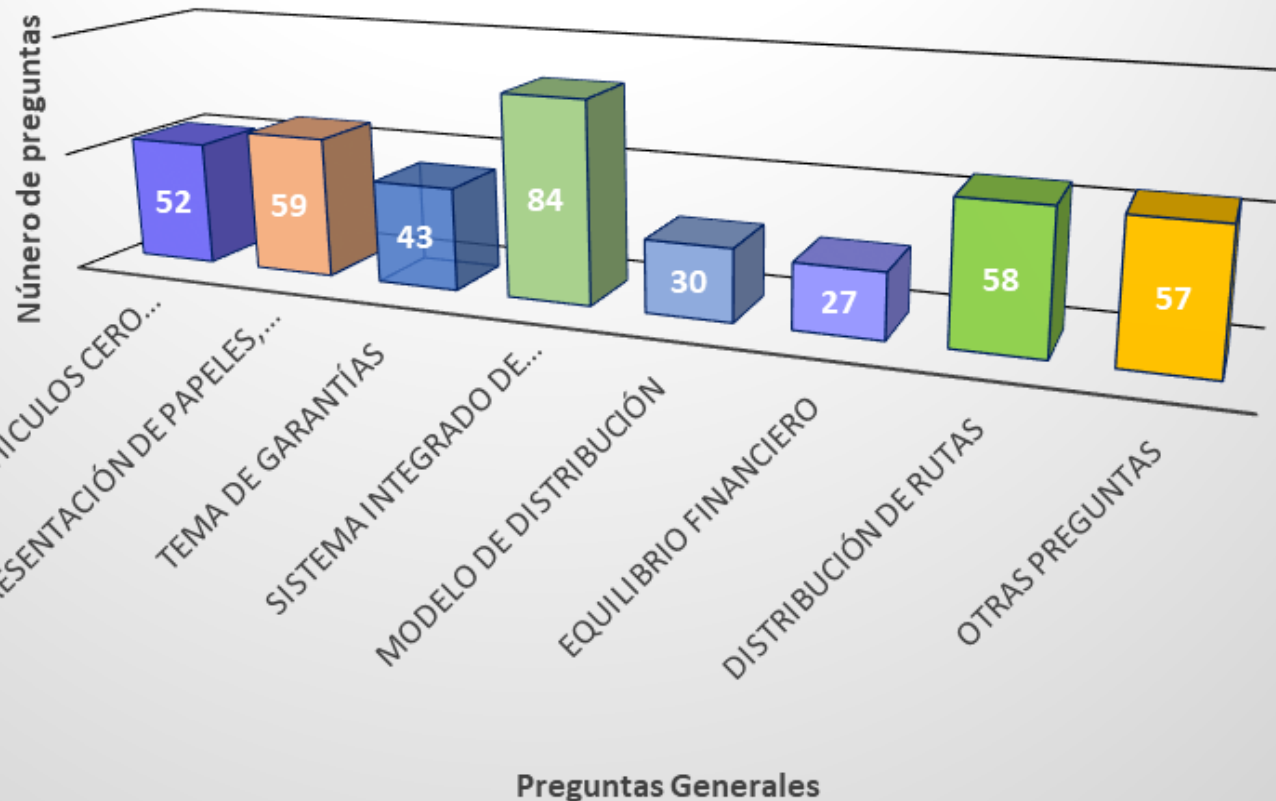
Cumplimiento Transitoria Octava

CONCURSO PÚBLICO DE RUTAS DEL DMQ

Quito – junio 2021

No.	Concepto	Día	Hora
1	Convocatoria pública	27-05-2021	13:00
2	Fecha límite para realizar preguntas	31-05-2021	16:30
3	Fecha límite para emitir respuestas y aclaraciones	03-06-2021	16:30
4	Fecha límite de recepción de ofertas	10-06-2021	11:00
5	Apertura de ofertas	10-06-2021	12:00
6	Fecha límite para solicitar convalidación de errores	14-06-2021	13:00
7	Fecha límite para convalidar errores	16-06-2021	13:00
8	Fecha límite para evaluar ofertas	25-06-2021	16:30
9	Fecha estimada de notificación de resultados	28-06-2021	16:30
10	Fecha estimada de suscripción de contratos de operación	30-06-2021	16:30

CLASIFICACIÓN POR PREGUNTAS RELEVANTES

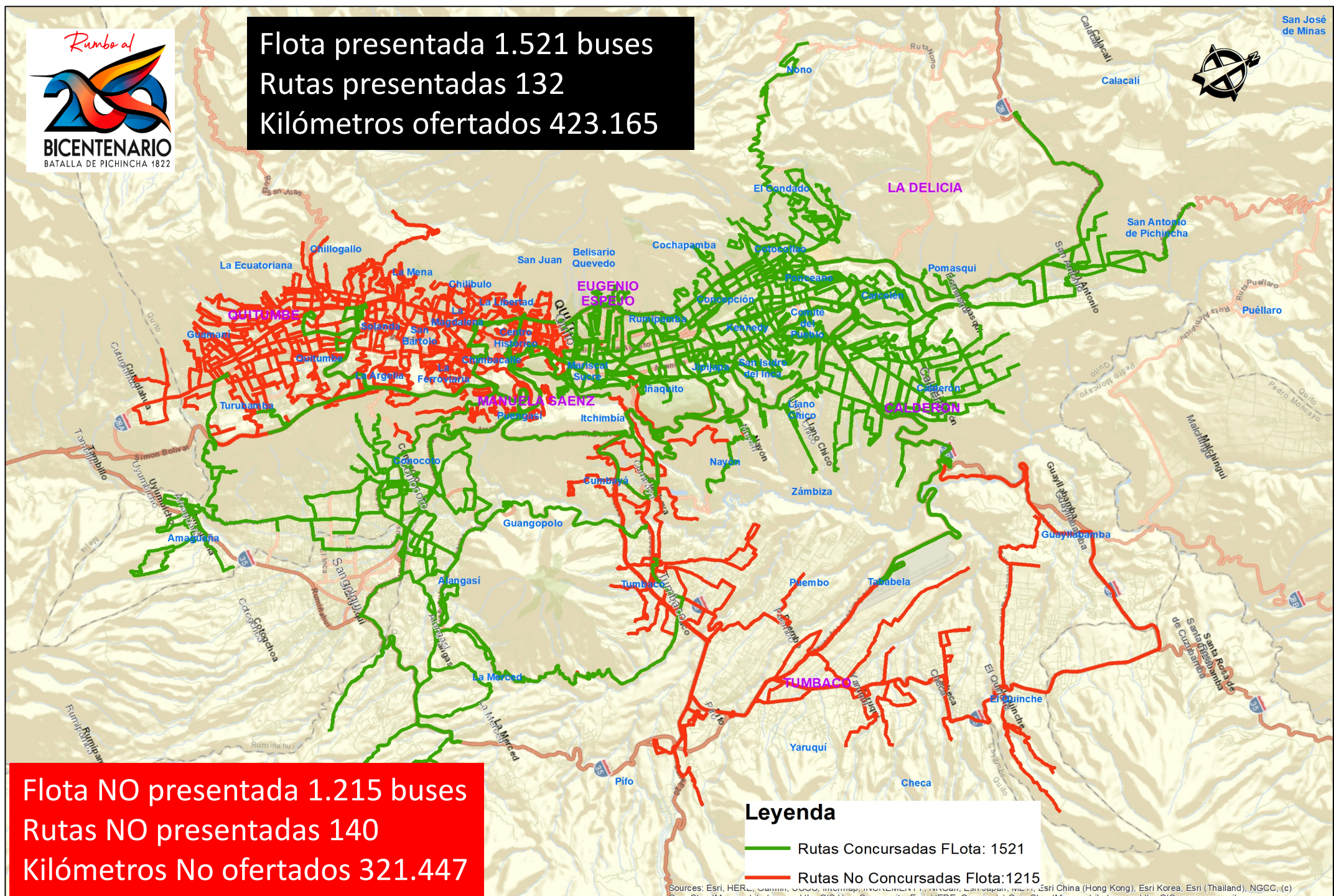


PREGUNTAS GENERALES	N° DE PREGUNTAS
Tema de Vehículos cero emisiones (normativa, plazos, certificados, etc)	52
Presentación de papeles, documentos, tramitología en general	59
Tema de garantías	43
Sistema Integrado de Recaudo SIR	84
Modelo de Distribución	30
Equilibrio Financiero	27
Distribución de Rutas	58
Otras preguntas	57
Total	410

N°	Grupo de Rutas para asignación
1	Alonso de Angulo
2	Amazonas
3	Calderón - Carapungo
4	Central Norte
5	Centro Histórico
6	Centro Norte
7	Eloy Alfaro
8	Los Chillos
9	Mariscal Sucre Norte
10	Mitad del Mundo
11	Puengasí - Monjas
12	Shyris - Nor Oriental
13	Simón Bolívar
14	Sur Occidental
15	Sur Oriental
16	EPMPQ
17	Tumbaco - Cumbayá



Flota presentada 1.521 buses
Rutas presentadas 132
Kilómetros ofertados 423.165



Flota NO presentada 1.215 buses
Rutas NO presentadas 140
Kilómetros No ofertados 321.447

Legenda
 — Rutas Concursadas Flota: 1521
 — Rutas No Concursadas Flota: 1215

Sources: Esri, HERE, Garmin, USGS, Imagery, GeoEye, IGN, AerGRID, Dean, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), NGCC, (c)

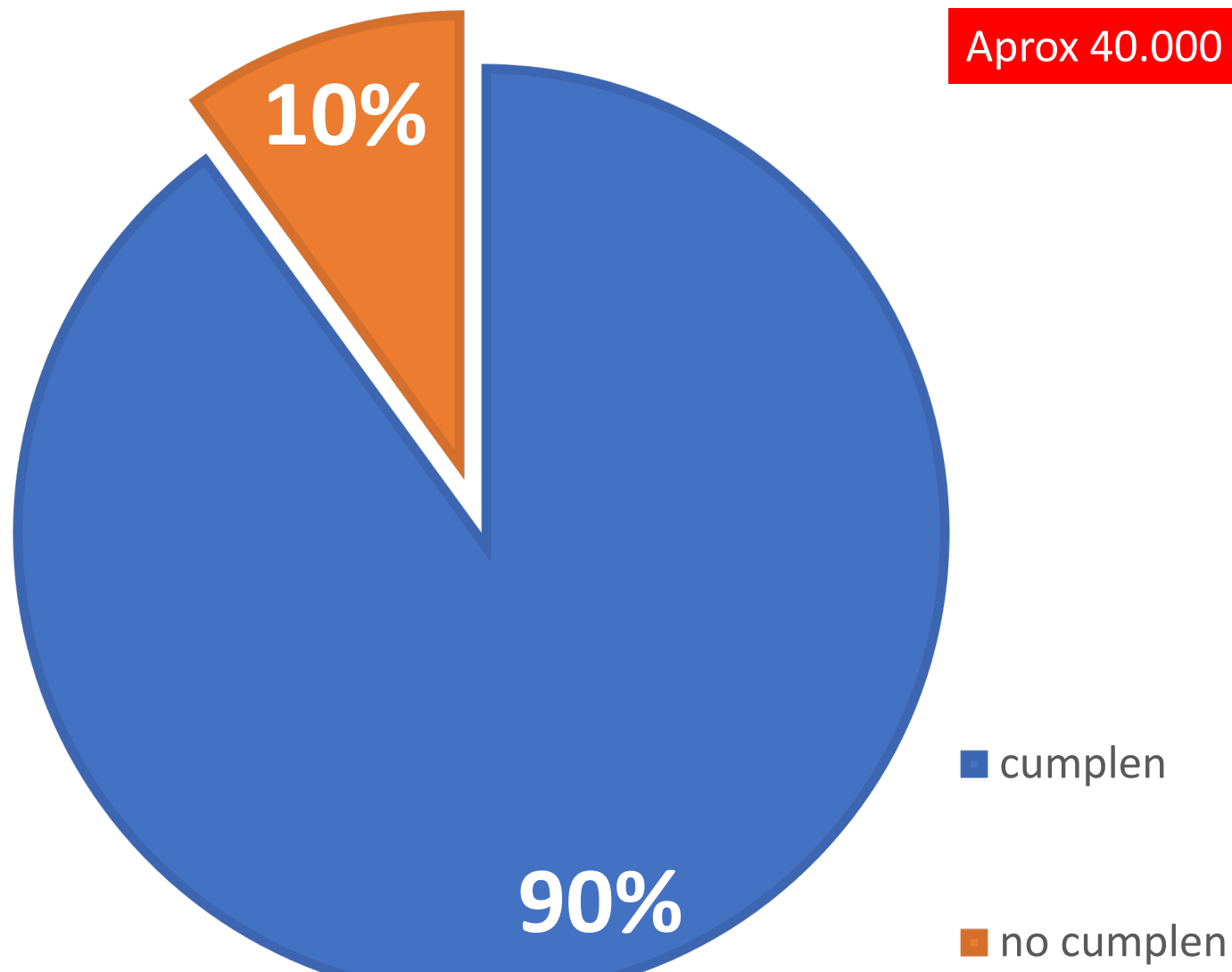


Requisito Mínimo Cumple/No Cumple

- 1.- Toda la flota debe ser de propiedad de la Operadora y/o delegada temporalmente por el socio/accionista para la operación centralizada y administración de recursos provenientes del recaudo de la tarifa, hasta que se solventen todos los aspectos referentes al traspaso de dominio a la empresa, según los plazos que se establezcan en los contratos de operación.
- 2.- Toda la flota del oferente podrá presentarse en el presente concurso sin ningún tipo de restricción, sin embargo, únicamente se asignará puntaje a la flota ofertada que no exceda de 10 años de fabricación promedio, contados desde el año de fabricación de los vehículos hasta la fecha de presentación de ofertas. El promedio de antigüedad no será causal para la descalificación de las ofertas, sino únicamente para la asignación de puntajes. La renovación de flota se realizará con unidades de tecnología “cero emisiones” según el tipo de vehículo que corresponda a los servicios asignados, cumpliendo las especificaciones generales de la normativa vigente de electromovilidad, las mismas que deberán ser de propiedad de la empresa u organización respectiva, y que no corresponda a servicios que obligatoriamente deben operar con este tipo de unidades: troncales de corredores, subtroncales, Centro Histórico, unidades que crucen el Túnel Guayasamín, según se señala en el Plan de Reestructuración de Rutas.
- 3.- Implementación de sistemas inteligentes de transporte: sistema integrado de recaudo (SIR), sistema de ayuda a la explotación (SAE) y sistema de información al usuario (SIU), los cuales deberán estar operativos de manera general en un plazo mínimo de 6 meses después de la firma del contrato, o en su defecto, cuando se requiera la integración de los servicios según el cronograma de las fases de implementación definidas en el mismo contrato. Estos sistemas, deberán cumplir con la normativa metropolitana expedida para el efecto, así como la realización de los procesos de certificación de interoperabilidad correspondientes emitido por el ente designado por la Secretaría de Movilidad. Los sistemas de recaudo (SIR) deberán contar con el certificado de homologación por parte de la Agencia Nacional de Tránsito.
- 4.- Deberán presentar un cronograma de implementación certificado por una entidad autorizada de certificación de la norma UNE EN 13816 referente a los indicadores de calidad del servicio; y, otra carta compromiso relacionada con la obtención de la certificación ISO 9001:2008 (Control Operacional de la flota de transporte), la cual debe implementarse en un plazo no mayor a 12 meses posterior a la firma del contrato de operación.
- 5.- Ofertar al menos el 10% de la flota con vehículos “cero emisiones”, la cual puede incluir los servicios obligatorios, según lo señala el Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte público del DMQ y que será debidamente especificado en el contrato de operación, cuya implementación deberá realizarse a partir del segundo año de vigencia del contrato de operación.
- 6.- Ofertar al menos el 10% de la flota con vehículos equipados con portabicicletas acorde a lo establecido en LOTTTSV.

PAQUETES QUE ESTÁN SIENDO ANALIZADOS OFERTAS

Nº	Grupo de Rutas para Asignación
2	Amazonas
3	Calderón - Carapungo
4	Central Norte
6	Centro Norte
7	Eloy Alfaro
9	Mariscal Sucre Norte
10	Mitad del Mundo
12	Shyris - Nor Oriental
13	Simón Bolívar



Aprox 40.000 fojas

EVALUACIÓN DE OFERTAS



1.- Experiencia y desempeño valorado en transporte público	20 puntos
Copia certificada de la adenda suscrita al contrato de operación vigente en el DMQ, en cumplimiento a lo dispuesto por la Disposición Transitoria Primera de la Ordenanza Metropolitana 017-2020	10
Certificación emitida por la entidad jurisdiccional competente, que acredite la experiencia del oferente en haber prestado el servicio de transporte público mínimo por 10 años en el lapso comprendido entre el año 2000 y la publicación del presente concurso, el cual deberá ser emitido por la entidad competente de la jurisdicción respectiva	10
	20

2.- Infraestructura logística propia disponible	20 puntos
Talleres	6
Patios de operación /garage	6
Surtidores de combustible/estación de carga (proporcional a la flota que presenten la oferta)	5
Oficinas	3
	20

EVALUACIÓN DE OFERTAS



3.- Disponibilidad de personal y capacidad administrativa	20 puntos
a) Personal directivo	
Gerente General	3
b) Personal administrativo	3 puntos
Responsable Administrativo y Financiero	0,4
Contador General	0,4
Asistente de Contabilidad	0,3
Responsable de RRHH	0,4
Responsable de Sistemas y Soporte	0,4
Responsable de adquisiciones de repuestos de mantenimiento del material rodante	0,4
Responsable de bodega	0,4
Secretaria	0,3
	3
c) Personal de operación	5 puntos
Jefe de Operaciones	2
Supervisor / Despachador de Ruta (SAE)	1
Monitoreo y Control de gestión operativa	2
	5
d) Personal de mantenimiento de flota	4 puntos
Responsable de Flota y Mantenimiento	2
Mecánico	0,5
Eléctrico	0,5
Carrocero	0,5
Vulcanizador	0,25
Ayudante de Mecánico	0,25
	4
e) Conductores	5 puntos
Conductores	5
	5
	20

4.- Flota requerida	10 puntos
Flota	10
	10

5.- Personal operativo con inclusión de género	2 puntos
Personal inclusión de género	2
	2

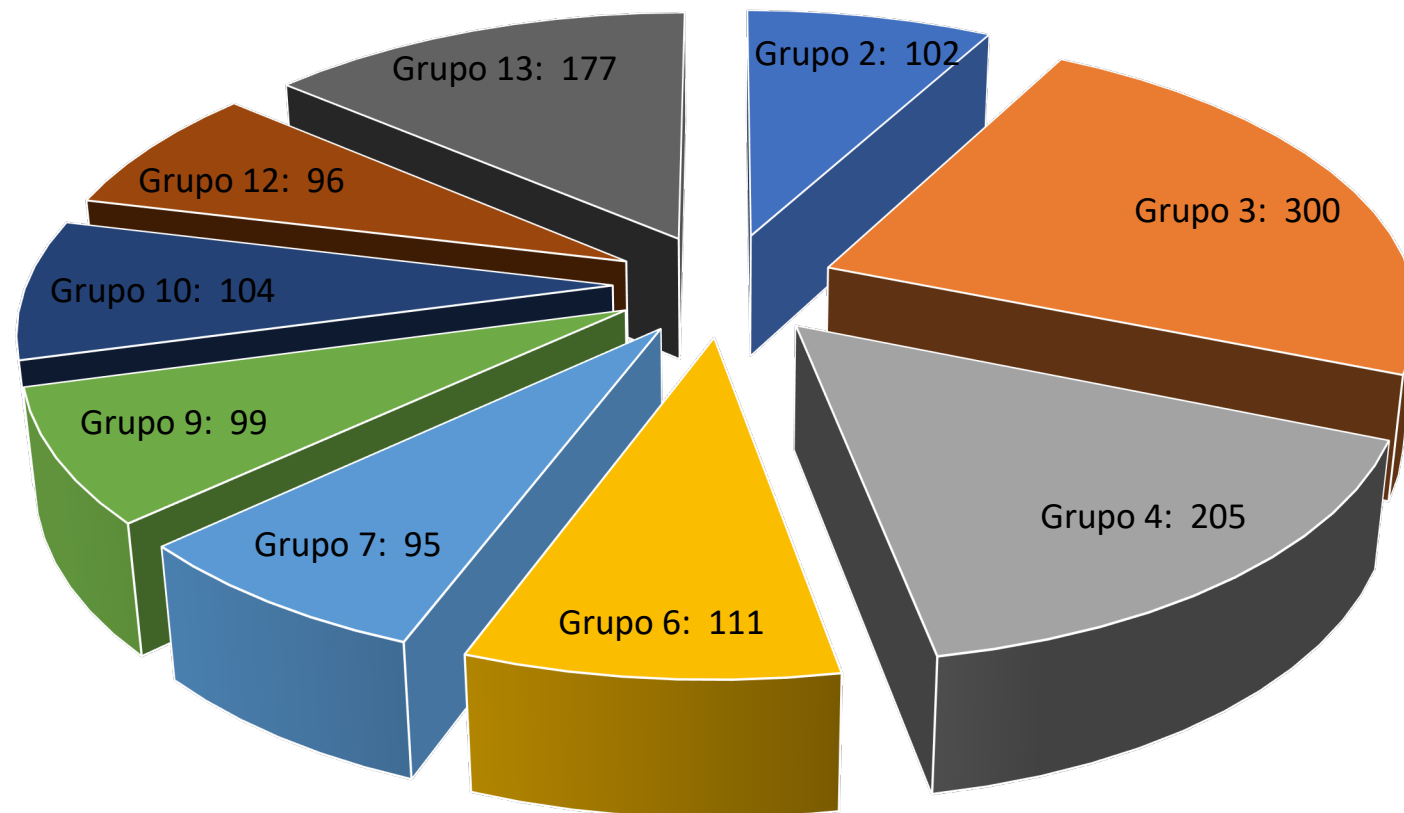
6.- Porcentaje y cronograma de flota “cero emisiones” a incorporar	28 puntos
Se evaluará el porcentaje y cronograma de la flota a incorporar con tecnología “cero emisiones”, adicional al porcentaje mínimo requerido (10%) y, que no corresponda a servicios que obligatoriamente deben operar con este tipo de unidades: troncales de corredores, subtroncales	28
	28

EVALUACIÓN DE OFERTAS



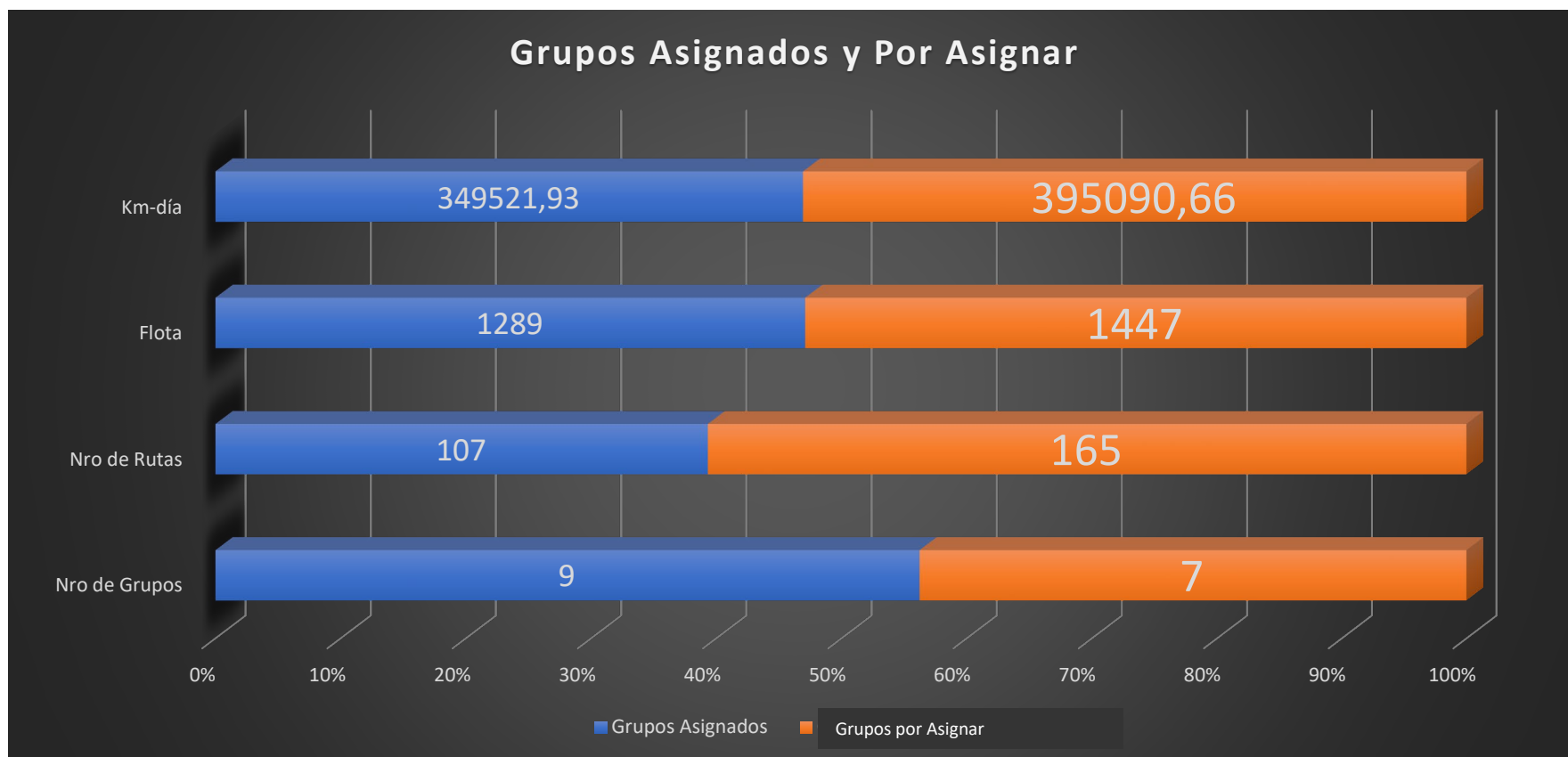
GRUPO	Grupo de Rutas para Asignación	Número de Rutas	Flota	Km-día
2	Amazonas	7	102	22.272,38
3	Calderón - Carapungo	28	300	80.257,25
4	Central Norte	20	205	50.865,78
6	Centro Norte	14	111	25.572,55
7	Eloy Alfaro	6	95	22.981,09
9	Mariscal Sucre Norte	5	99	23.945,52
10	Mitad del Mundo	9	104	30.727,68
12	Shyris - Nor Oriental	12	96	26.649,41
13	Simón Bolívar	6	177	66.250,27
	TOTAL	107	1.289	349.522

Grupo - Flota



RUTAS ASIGNADAS Y POR ASIGNAR

	Nro de Grupos	Nro de Rutas	Flota	Km-día
Grupos Asignados	9	107	1289	349521,93
Grupos Por Asignar	7	165	1447	395090,66
Total	16	272	2736	744612,59





GRACIAS