



Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

Asunto: Descargo Informe Parcial Nro. Parcial CMLCC-DPC-2021-112 del concurso público para la "ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020".

Señor Magíster
Michel Rowland García
Presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Con un cordial saludo y en atención al Oficio No. CMLCC-PRE-2021-0576-O, emitido por la Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción, que contiene el segundo Informe Parcial CMLCC-DPC-2021-112 del concurso público para la "ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020", se indica lo siguiente:

Es necesario iniciar el presente informe de descargo acerca de las observaciones constantes en el informe Nro. CMLCC-DPC-2021-112 señalado que:

Con oficio SM-2021-0691 de 21 de abril de 2021 se solicitó a Quito Honesto el acompañamiento en la revisión de los documentos borrador del "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".

En reuniones de trabajo llevadas a efecto los días 07 y 11 de mayo de 2021 se expusieron ciertas observaciones de parte de Quito Honesto al personal de la Secretaría de Movilidad, cabe señalar que estas reuniones fueron en las instalaciones de Quito Honesto y por un lapso de tiempo que, en el caso de la primera reunión fue por aproximadamente 4 horas y la segunda por 3 horas y que no se expusieron todas las observaciones que constan en el primer informe remitido.

Las observaciones formales fueron remitidas a esta Secretaría de Movilidad el día 27 de mayo de 2021 pasada la hora en la que se publicó el concurso público que nos ocupa; es así que, el oficio Nro. CMLCC-PRE-2021-04860-O se remite por el sistema documental SITRA el 27 de mayo de 2021 a las 14:25:39, es decir pasadas las 13:00 que fue la fecha límite para el inicio del presente concurso público.

El oficio antes mencionado trajo consigo el informe de acompañamiento Nro. CMLCC-DPC-2021-092 en el se señalan las observaciones que debía incorporar esta Secretaría y que no fueron conocidas sino con el envío de este instrumento, mismo que fue inaplicable a la fecha de su envío ya que el mismo fue generado y aprobado a destiempo, es decir cuanto el concurso ya constaba publicado, teniendo como antecedente que, la ordenanza metropolitana 017-2020 prevé en



@MovilidadQuito @movilidadquito_ #MovilidadDigna

Calle García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar, 3er piso | PBX.: 3952300 - www.quito.gob.ec





Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

disposición transitoria octava que esta Secretaría de Movilidad debe ejecutar en todas sus fases este concurso público, por lo tanto, esperar un día mas para el inicio de este procedimiento hubiese conllevado a tener un cronograma mas reducido o peor aún a incumplir con la referida norma al pasarnos del primer semestre de este año.

Es necesario precisar que, el informe CMLCC-DPC-2021-092 incluso es discordante en sus fechas, si las mismas las cotejamos con el sistema firma.ec o si escaneamos el código QR, arrojando el siguiente detalle:



@MovilidadQuito @movilidadquito_ #MovilidadDigna

Calle García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar, 3er piso | PBX.: 3952300 - www.quito.gob.ec



Acción	Nombre	Cargo	Fecha de firma en informe	Fecha y hora de firma en Firma.ec según código QR
Elaborado por:	Ing. Carolina Egas	Especialistas de Control	12/05/2021	Fecha: 27/05/2021 Hora: 09:05:42 (nueve horas con cinco minutos y cuarenta y dos segundos)
	Abg. Gabriela Romero			Fecha: 27/05/2021 Hora: 09:24:20 (nueve horas con veinte y cuatro minutos y veinte segundos)
	Abg. María Isabel Cevallos			Fecha: 27/05/2021 Hora: 08:52:52 (ocho horas con cincuenta y dos minutos y veinte y nueve segundos)
Elaborado y Revisado por:	Abg. Dora Arias Coronel	Directora de Asesoría Jurídica	25/05/2021	Fecha: 27/05/2021 Hora: 11:31:47 (once horas con treinta y un minutos y cuarenta y siete segundos)
Elaborado y Revisado por:	Abg. Paulina Domínguez	Jefa de Control	25/05/2021	Fecha: 27/05/2021 Hora: 09:48:50 (nueve horas con cuarenta y ocho minutos y cincuenta segundos)
Revisado por:	Ing. Javier Perugachi Abad	Director de Prevención y Control	25/05/2021	Fecha: 27/05/2021 Hora: 13:55:55 (trece horas con cincuenta y cinco minutos y cincuenta y cinco segundos)
Aprobado por:	Mgs. Michel Rowland García	Presidente GAD DMQ Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción	27/05/2021	Fecha: 27/05/2021 Hora: 14:09:18 (catorce horas con nueve minutos y dieciocho segundos)

Por lo tanto, resulta ilógico e imposible que la Secretaría de Movilidad haya podido atender todas las observaciones generadas por Quito Honesto, cuanto estas fueron enunciadas somera y brevemente y nunca en su totalidad en las reuniones de trabajo de 07 y 11 de mayo de 2021 y solo fue hasta el 27 de mayo de 2021 a las 14:25 que se recibieron las mismas integral y formalmente en esta Secretaría, fecha y hora en la cual el concurso estaba ya publicado y en curso.

Por lo tanto, se rechaza categóricamente toda determinación de que esta Secretaría no haya atendido las observaciones generadas por Quito Honesto, ya que la misma remitió su informe cuando el concurso estaba ya en curso, pese que en el informe se hace constar fechas anteriores, estas carecen de todo asidero ya que, según el sistema de verificación de firmas electrónicas, aplicativo “firma.ec”, este informe fue suscrito a diferentes horas del 27 de mayo de 2021.

Sin perjuicio de lo antes manifestado se procede a dar contestación al informe Nro. CMLCC-DPC-2021-112 de la siguiente forma:

Observaciones a la fase preparatoria:

Nº	OBSERVACIONES / RECOMENDACIONES	OBSERVACIÓN Y PROPUESTA DE CAMBIO DE COMISIÓN	JUSTIFICACIÓN SECRETARÍA DE MOVILIDAD
1	<p>"Dentro del segundo párrafo de la convocatoria consta que "Las condiciones legales y técnicas para esta contratación se encuentran definidas en el Instructivo aprobado para el efecto, las bases y el presente pliego."; sin embargo, el documento referente al instructivo ha sido remitido a la Comisión Metropolitana para su análisis. Adicionalmente, el personal de la Secretaría de Movilidad manifestó que dicho instructivo no ha sido elaborado."</p>	<p>De la revisión al pliego publicado en la página web institucional, la entidad dentro del texto referido eliminó el texto "Instructivo aprobado para el efecto".</p>	<p>El artículo 82 de la Constitución de la República señala: "El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.", en este sentido, los pilares jurídicos del presente concurso, es decir las condiciones que se hubieran considerado en un eventual instructivo, se encuentran definidas tanto en la Ordenanza Metropolitana 017-2020, así como en la Resolución SM-2021-005, mismas que son normas legales y que por el efecto normativo erga omnes son de conocimiento general.</p> <p>En estas normas se desarrollan tanto las fases, así como los lineamientos del presente concurso público, mismo que, por mérito de la disposición transitoria octava de la referida ordenanza debe ser llevado a efecto por esta Secretaría, en este sentido, este concurso cuenta con un pliego formado sobre la base de los cuerpos normativos antes indicados y así también como fruto de las socializaciones emprendidas.</p> <p>Finalmente no se puede desconocer el carácter normativo que tiene por regla y doctrina general el pliego de toda contratación, mismo que es aprobado por acto administrativo y que por tanto regula las condiciones de esta concurso.</p>
2	<p>"Adicionalmente, vemos que tanto en los pliegos y aldr, se ha incluido un subtítulo, INSTRUCTIVO, entendiéndose que este se ha contemplado dentro de los documentos precisados, más sin embargo, y por la estructura propia de este instrumento jurídico, la Secretaría de Movilidad como entidad contratante y encargada de la asignación de rutas, deberá elaborar este instructivo a través de un acto administrativo, donde se establezca el ámbito de aplicación, alcances y procedimientos que se ha implementado para la asignación de rutas, tomando en consideración que el modelo a ser aplicado no está definido en una normativa que lo regula, pues se está ejecutando en base a las competencias propias del GAD, y delegadas a la Secretaría de Movilidad, en razón de la ordenanza."</p>	<p>Una vez revisado los pliegos y bases del concurso se constata que la entidad ha renombrado el subtítulo "INSTRUCTIVO" por el texto "CONDICIONES DEL CONCURSO", en el cual se define en parte las condiciones del concurso; no obstante, se identifica que estas son similares a las establecidas en los pliegos. En vista de que proceso no se encuentra regulado de forma expresa en el ordenamiento jurídico y fue efectuado a efectos de la Ordenanza Nro. 017, emitiéndose principalmente en la Ley Orgánica de Tránsito, era imperativo que la Secretaría de Movilidad emita dicho procedimiento de manera clara y de ser pertinente en un acto administrativo distinto que sea regulado por la máxima autoridad de la entidad. Cabe señalar que esta recomendación fue puesta de forma verbal, en las reuniones mantenidas con funcionarios de la Secretaría de Movilidad, considerando que en el pliego y demás documentos precontractuales, están definidos básicamente los requisitos de cumplimiento. Por otra parte, se debe dejar constancia que la entidad remitió a la Comisión Metropolitana un documento denominado "Términos de Referencia", mismo que actualmente corresponde a "Bases para el Concurso Público".</p>	<p>El artículo 82 de la Constitución de la República señala: "El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.", en este sentido, los pilares jurídicos del presente concurso, es decir las condiciones que se hubieran considerado en un eventual instructivo, se encuentran definidas tanto en la Ordenanza Metropolitana 017-2020, así como en la Resolución SM-2021-005, mismas que son normas legales y que por el efecto normativo erga omnes son de conocimiento general.</p> <p>En estas normas se desarrollan tanto las fases, así como los lineamientos del presente concurso público, mismo que, por mérito de la disposición transitoria octava de la referida ordenanza debe ser llevado a efecto por esta Secretaría, en este sentido, este concurso cuenta con un pliego formado sobre la base de los cuerpos normativos antes indicados y así también como fruto de las socializaciones emprendidas.</p> <p>No se puede desconocer el carácter normativo que tienen por regla y doctrina general el pliego de toda contratación, mismo que es aprobado por acto administrativo y que por tanto regula las condiciones de este concurso.</p> <p>Respecto de la denominación de términos de referencia por bases, este título fue cambiado a fin de evitar confusiones con la conceptualización de términos de referencia que se tiene como propia de la contratación pública tradicional.</p>
3	<p>"En el numeral 2 de la convocatoria se observa que la entidad no ha definido el correo electrónico destinado para que los interesados puedan efectuar preguntas, así como la página web en donde se publicarán las respuestas y/o aclaraciones, para lo cual se recomienda que previo a la publicación del concurso público, se defina estos medios electrónicos."</p>	<p>Respecto de la observación realizada se verifica que la entidad en el numeral 2 de la convocatoria únicamente ha definido el correo electrónico (rutas@frecuencias@quito.gob.ec); sin embargo, no se estableció la página web conforme la recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.</p>	<p>En el numeral 2.5 del Pliego se ha definido claramente el portal web para la publicación de la información relevante de la contratación, señalándose lo siguiente:</p> <p>"Toda la información relevante de este concurso público se archivará por parte de la Secretaría de la Comisión Técnica, cronológicamente en el expediente que para el efecto se genere. Así mismo, esta información será publicada en el portal web de la Secretaría de Movilidad del GAD del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito..." (énfasis añadido), por lo tanto no procede esta observación.</p>

<p>4 El numeral 3 de la convocatoria determina las condiciones para la presentación de ofertas, donde se verifica que la entidad establece como único canal la entrega física, ante lo cual se recomienda analizar la pertinencia de establecer otros medios de entrega, considerando la situación actual sanitaria, producida por la pandemia del COVID-19, en cuyo caso se deberá establecer un medio digital. Con relación a esta observación se recomienda también que el acto de aperturas se pueda llevar a cabo por medios telemáticos, de ser el caso.</p>	<p>Se evidencia que en el numeral 3 de la convocatoria, la entidad conserva el texto conforme se estableció inicialmente, es decir, se mantuvo como único canal para la presentación de ofertas, la entrega física, por tanto, no se acogió la recomendación realizada por la Comisión Metropolitana.</p>	<p>Respecto de la forma de presentación de las ofertas por un medio electrónico, es necesario señalar que, dado el volumen documental de las ofertas es imposible contar con un mecanismo que permita una revisión ágil de las mismas; así mismo es necesario indicar que, se debe contar con un archivo físico para estos documentos para futuras revisiones de parte de los respectivos entes de control, en este sentido, no es procedente una recepción telemática de las ofertas, por lo tanto, al no ser limitante de la participación ni ser sustancial el contar con un medio electrónico para la recepción de las ofertas, esta observación no es viable.</p>
<p>5 Dentro del numeral 2.1 del pliego se define entre otros, el objeto de la contratación, en el marco del Plan de Reconstrucción de Rutas, entendiéndose de esta forma que el mismo se consolará en la Planificación de la Secretaría de Movilidad. De igual forma el modelo de gestión de implementación del pliego debe estar diseñado para ejecutar el presente concurso, en el contexto de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ) y en el Modelo de Gestión correspondiente.</p>	<p>No se efectuó un análisis del texto citado, por cuanto no corresponde a una observación como tal, únicamente se mencionó que la entidad para este concurso ya debía contar con el Plan de Reconstrucción de Rutas en el contexto de implementación del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito (SITP-DMQ) y en el Modelo de Gestión correspondiente.</p>	<p>El plan de reconstrucción de rutas es integrante de la Ordenanza Metropolitana 017-2020 al ser anexo de esta, por lo tanto, a la fecha de sanción de la antes referida ordenanza, este documento, que es uno de sus anexos, fue aprobado igualmente, por lo tanto, goza de la característica de ser norma general y de conocimiento público (carácter erga omnes). Para mayor ilustración, esta ordenanza y sus anexos constan publicados desde su sanción en el siguiente link: http://www7.quito.gob.ec/midog_ordenanzas/Administraci%C3%B3n/2020/Ordenanzas/2020/ORD-017-2020-MET-INTEGRACI%C3%93N%20SUSISTEMAS%20DE%20TRANSPORTE.pdf Respecto del modelo de gestión, el mismo fue aprobado el 14 de enero de 2021 mediante la resolución SM-2021-005, la cual es de carácter público y consta en la página web de esta Secretaría, lo cual se comprueba con el siguiente link: https://secretariademovilidad.quito.gob.ec/images/2021/03/resolucion_sm_2021_005/resolucion_sm-2021-005-signed-1-1.pdf Por lo señalado, esta observación debe ser desvanecida.</p>
<p>6 Como parte de los antecedentes de los pliegos se menciona que la recaudación tarifaria que se produce por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos; ante lo cual la Secretaría de Movilidad deberá definir quién será el encargado de la constitución y administración del fideicomiso.</p>	<p>Se mantiene la observación / recomendación realizada ya que se verifica que el texto no ha sido modificado, y que por lo tanto la Secretaría de Movilidad no ha establecido de forma clara quien será el ente encargado para la administración y creación del Fideicomiso.</p>	<p>Toda la información respecto del fideicomiso, consta en el modelo de gestión, el mismo fue aprobado el 14 de enero de 2021 mediante la resolución SM-2021-005, la cual es de carácter público y consta en la página web de esta Secretaría, lo cual se comprueba con el siguiente link: https://secretariademovilidad.quito.gob.ec/images/2021/03/resolucion_sm_2021_005/resolucion_sm-2021-005-signed-1-1.pdf Cabe señalar que, este fideicomiso no es el eje o materia principal del presente concurso, en el cual se busca obtener las mejores ofertas para la suscripción de los contratos de operación, sin embargo, se indica que este instrumento ha sido definido con antelación a la publicación del concurso en la resolución antes indicada. El procedimiento se encuentra definido en el Código Municipal de acuerdo al Libro IV 2 de la Movilidad, Capítulo II, de los sistemas inteligentes de transporte y en específico en el Artículo IV 2.235 Literal b: <i>Un administrador de fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la autoridad delegante.</i></p>
<p>7 La Secretaría de Movilidad debe violenciar con qué fondos se constituirá dicho fideicomiso principal y los fideicomisos secundarios por así definirlos, entendiéndose que una parte de los fondos proviene de la tarifa correspondiente de los diferentes sistemas de recaudo, ya que además del pago de acuerdo con la prelación que establecen en el mismo, también se deberá contar con fondos para asumir los costos administrativos, propios del manejo y administración del fideicomiso.</p>	<p>Este análisis tiene directa relación con el anterior, como se puede observar dentro del pliego, así como en los diferentes documentos publicados no se ha referenciado de forma alguna sobre la administración del fideicomiso, debiendo por tanto establecer de forma clara lo sugerido por la Comisión Metropolitana en la Recomendación Nro. 07. Complementariamente, la Comisión Técnica realizó una aclaración en la etapa correspondiente, que señala: "Respecto al fideicomiso individual se aclara en las bases y pliego que, las operadoras presentarán una declaración juramentada de compromiso de integrar el o los fideicomisos individuales para la recaudación y administración de los recursos y su distribución", con lo cual tampoco se define lo recomendado inicialmente.</p>	<p>Toda la información respecto del fideicomiso, consta en el modelo de gestión, el mismo fue aprobado el 14 de enero de 2021 mediante la resolución SM-2021-005, la cual es de carácter público y consta en la página web de esta Secretaría, lo cual se comprueba con el siguiente link: https://secretariademovilidad.quito.gob.ec/images/2021/03/resolucion_sm_2021_005/resolucion_sm-2021-005-signed-1-1.pdf Cabe señalar que, este fideicomiso no es el eje o materia principal del presente concurso, en el cual se busca obtener las mejores ofertas para la suscripción de los contratos de operación, sin embargo, se indica que este instrumento ha sido definido con antelación a la publicación del concurso en la resolución antes indicada.</p>
<p>8 Establecer un tiempo aproximado de la constitución de dicho fideicomiso, una vez que se tenga definido el alcance y objeto del mismo, así como los tiempos que se consideran para las aprobaciones correspondientes.</p>	<p>Referirse al análisis No. 7.</p>	<p>Toda la información respecto del fideicomiso, consta en el modelo de gestión, el mismo fue aprobado el 14 de enero de 2021 mediante la resolución SM-2021-005, la cual es de carácter público y consta en la página web de esta Secretaría, lo cual se comprueba con el siguiente link: https://secretariademovilidad.quito.gob.ec/images/2021/03/resolucion_sm_2021_005/resolucion_sm-2021-005-signed-1-1.pdf Cabe señalar que, este fideicomiso no es el eje o materia principal del presente concurso, en el cual se busca obtener las mejores ofertas para la suscripción de los contratos de operación, sin embargo, se indica que este instrumento ha sido definido con antelación a la publicación del concurso en la resolución antes indicada.</p>
<p>9 Definir qué unidades, entidades y/o empresas públicas estarán inmersas dentro de la constitución de dicho fideicomiso, y cuáles serán los roles de cada una. De ser el caso, en que tiempo aproximado estaría el estudio de la propuesta del fideicomiso.</p>	<p>Referirse al análisis No. 7.</p>	<p>Toda la información respecto del fideicomiso, consta en el modelo de gestión, el mismo fue aprobado el 14 de enero de 2021 mediante la resolución SM-2021-005, la cual es de carácter público y consta en la página web de esta Secretaría, lo cual se comprueba con el siguiente link: https://secretariademovilidad.quito.gob.ec/images/2021/03/resolucion_sm_2021_005/resolucion_sm-2021-005-signed-1-1.pdf Cabe señalar que, este fideicomiso no es el eje o materia principal del presente concurso, en el cual se busca obtener las mejores ofertas para la suscripción de los contratos de operación, sin embargo, se indica que este instrumento ha sido definido con antelación a la publicación del concurso en la resolución antes indicada.</p>

<p>10 "Se identifique, o se señale los medios de verificación con los cuales se ha socializado el presente concurso a las diferentes operadoras como posibles interesados."</p>	<p>Referirse al análisis No. 7.</p>	<p>La socialización del concurso se hizo de manera telemática por medio de la plataforma zoom, por lo que, el cd que respalda las grabaciones de tales reuniones consta incluido en el expediente del presente concurso público, por lo que, la observación inicial ha sido cumplida. Se remite CD de respaldo, para constancia de lo antes indicado.</p>
<p>11 "Se informe a la Comisión Metropolitana si se han llevado a cabo reuniones de trabajo con funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito, sobre el tema de la nueva flota para buses eléctricos, conforme lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y demás normativa aplicable. Adicional a ello, se nos indique si se ha identificado algún tipo de inconveniente u obstrucción que se podría dar en dicha homologación."</p>	<p>Respecto del pedido efectuado, la Secretaría de Movilidad no atendió ninguna de las interrogantes efectuadas por parte de la Comisión Metropolitana, considerando además que, dentro de las aclaraciones, consta que los oferentes presentan una declaración juramentada sobre la homologación; requisito que resulta totalmente incierto de cumplimiento, puesto que esta condición no depende de los oferentes sino de terceros; en ese sentido y previo a continuar con el concurso es imperante que la Secretaría de Movilidad informe a la Comisión Metropolitana si se han llevado a cabo reuniones de trabajo con funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito, a fin de coordinar el tema de la Homologación.</p>	<p>Los procesos de homologación vehicular son de competencia de la Agencia Nacional de Tránsito, en este sentido, esta Secretaría no puede interferir en procesos de otra Entidad y más cuando estos cuentan con normativa y manuales claros, los cuales son de dominio público y constan en el siguiente link: http://www.ant.gob.ec/?page_id=3562</p> <p>En este sentido, a fin de que los procesos de homologación de flotas sean transparentes, sin injerencia de esta Secretaría, lo cual podría generar malos entendidos en torno a favorecimientos a marcas para este proceso, se ha establecido el compromiso de los oferentes de que las unidades que se oferten se presenten homologadas, para la prestación del servicio y no para la presentación de ofertas, quedando cada oferente conjuntamente con la casa comercial de su elección con el compromiso de homologar las unidades a implementarse.</p> <p>Finalmente cabe señalar que, no se permitirá que flotas sin homologación entren en funcionamiento, por lo que, existe este compromiso generado mediante declaración juramentada y mediante el cronograma de implementación de flota, los cuales en caso de incumplimiento darán como resultado que se impongan multas y posibles terminaciones contractuales y ejecuciones de las respectivas garantías.</p>
<p>12 "Dentro del numeral 2.2. DESCRIPCIÓN DE CADA FASE literal a) la entidad señala que "(...) se llevarán a cabo mesas de trabajo, de las cuales se levantarán las correspondientes actas o registros telemáticos, mismas que serán incorporadas al expediente del proceso de contratación", para cuyo efecto en la reunión mantenga el personal de la Secretaría de Movilidad manifiesto que estas reuniones ya se llevaron a cabo. En virtud de ello, se recomienda mantener toda la documentación relacionada con las mesas de trabajo anexas al expediente del concurso público. Se identifique, o se señale los medios de verificación con los cuales se ha socializado el presente concurso a las diferentes operadoras como posibles interesados."</p>	<p>La Comisión Metropolitana se ratifica en la observación / recomendación realizada respecto de mantener toda la documentación relacionada con las mesas de trabajo anexas al expediente del concurso público. Respecto de la segunda parte de la observación, referirse al análisis No. 7.</p>	<p>La socialización del concurso se hizo de manera telemática por medio de la plataforma zoom, por lo que, el cd que respalda las grabaciones de tales reuniones consta incluido en el expediente del presente concurso público, por lo que, la observación inicial ha sido cumplida. Se remite CD de respaldo, para constancia de lo antes indicado.</p>
<p>13 "En el segundo párrafo del numeral 2.3 "DERECHO DE ASOCIACIÓN PARA CONCURSAR" la Secretaría de Movilidad establece que para el caso de compromisos de asociación a concurso se otorgará un tiempo prudencial para constituirse como compañía, para lo cual se recomienda definir de forma obligatoria (hasta un límite de tiempo) periodo que se otorgará para la conformación de esta persona jurídica."</p>	<p>No se acogió la recomendación realizada por la Comisión Metropolitana para lo cual la entidad mantuvo el texto "tiempo prudencial" para la constitución del consorcio. Lo cual deja abierta a la voluntad de los adjudicatarios esta condición, cuando en derecho público y a efectos de brindar el servicio de transporte para el cual fueron seleccionados, debe primar condiciones específicas claras y precisas con relación a los tiempos mínimos y máximos establecidos por los entes de reguladores de esta condición.</p>	<p>La conformación de una nueva persona jurídica, conlleva un cúmulo de trámites que dependen de entidades externa a esta Secretaría, por lo tanto no se puede definir un límite de tiempo para tales actos, en este sentido, se entiende que la conformación de la nueva persona jurídica debe hacerse antes de la prestación del servicio, lo cual está supeditado a la implementación del Metro de Quito. Cabe señalar, que en caso de que no se llegue a suscribir el contrato por causas imputables al contratista, se procederá con la ejecución de la garantía de seriedad de la oferta.</p>
<p>14 "En el numeral 2.4 CONFORMACIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA Y DE LAS SUBCOMISIONES DE APOYO la entidad define cómo estará conformada la Comisión Técnica dentro de los cuales consta: "Un profesional técnico con conocimiento en transporte público delegado por el señor Secretario de Movilidad, quien presidirá la Comisión," sobre lo cual se estaría estableciendo directamente un delegado del Secretario de Movilidad sin considerar la posibilidad de que el en su calidad de máxima autoridad como tal podrá desempeñar esta función."</p>	<p>Se verifica que la Secretaría de Movilidad mantiene el texto, mediante el cual se delega la presidencia de la Comisión Técnica a un profesional técnico con conocimiento en transporte público; por lo tanto, no se acogió la observación realizada.</p>	<p>Se ha considerado como buena práctica en este concurso público que, el señor Secretario de Movilidad en calidad de máxima autoridad, no sea el quien apruebe el pliego, califique, adjudique y suscriba los contratos de operación, ya que esto conllevaría a que no haya una adecuada división de funciones y que con ello existan observaciones de parte de los Entes de Control en el sentido de ser calificador y que luego él mismo sea quien apruebe esta calificación; por tal motivo, se ha delegado la presidencia a otro funcionario de menor nivel, a fin de que, el informe de evaluación final sea analizado y de ser el caso aprobado por el señor Secretario, por lo tanto no es que la Secretaría no ha querido acoger la recomendación de Quito Honesto, sino que, considero que la misma no coadyuvaba a un buen manejo del proceso de concurso público.</p>
<p>15 "En virtud de aquello, y si se requiere un profesional con conocimiento específico se podrá considerar una designación más no una delegación; entendiéndose que estas los figuras jurídicas tienen diferente connotación."</p>	<p>No se consideró la posibilidad de aplicar la figura jurídica de "designación", se mantiene el texto como originalmente fue definido, es decir, no se consideró la sugerencia realizada.</p>	<p>Como se señaló anteriormente, se consideró para una adecuada tramitación del concurso la delegación de un funcionario para que presida la Comisión Técnica y con ello se evite que, se observe que el mismo señor Secretario de Movilidad calificó las ofertas y aprobó el respectivo informe.</p>

<p>16 "Adicionalmente, y en vista de que se requiere un profesional técnico con conocimiento en transporte público, es necesario que la entidad establezca como se demostrará el perfil de la persona que ocupe este cargo como presidente de la Comisión Técnica, condición que se podría considerar en el instructivo emitido para el efecto."</p>	<p>La entidad no ha definido los medios de comprobación para demostrar el perfil de la persona que ocupe el cargo de presidente de la Comisión Técnica, considerando que se requiere un profesional técnico con conocimiento en transporte público; en razón de ello, no se acogió la recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.</p>	<p>De acuerdo con el perfil del profesional designado para ello, la presidencia de la Comisión Técnica se hizo considerando a un profesional de la Secretaría de Movilidad que tiene amplia experiencia en el campo de la Transportación y que por ello cumple con el perfil definido; más aún cuando este profesional es el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, quién para acceder a dicho cargo cumplió al momento de su contratación con el perfil que se requiere, esto es, indudablemente el tener formación y experiencia en transportación pública.</p>
<p>17 "Dentro del mismo apartado del párrafo anterior, la entidad menciona que: "La Comisión Técnica recibirá durante todas sus actuaciones el acompañamiento y asesoría de Quito Honesto y de las Veedurías que con motivo de esta contratación se conformen." (Énfasis añadido); sobre el texto resultado, se recomienda establecer cuáles son las veedurías conformadas para este fin, por cuanto en la reunión mantenida se indicó que estas ya existen, tomando en consideración que, para que puedan actuar deben estar legalmente constituidas. Tenemos pleno conocimiento que la única veeduría constituida tiene como objeto: "el sistema de recaudo." "</p>	<p>Sobre la observación / recomendación referida anteriormente, se evidencia que la entidad modifica el texto por lo siguiente: "La Comisión Técnica recibirá durante todas sus actuaciones el acompañamiento y asesoría de Quito Honesto y de las Veedurías activas calificadas por el CPCCS que con motivo de este concurso se conformen."</p>	<p>El Consejo de Participación Ciudadana y Control Social mediante Resolución CPCCS-SNCS-2021-0019-RES de 31 de marzo de 2021 aprobó la veeduría ciudadana para la implementación de la Ordenanza Metropolitana 017-2020, por tal motivo, al ser el concurso parte de la referida ordenanza, es procedente recibir a la veeduría antes señalada. Adicionalmente, es importante indicar que durante todo el proceso se ha recibido el acompañamiento de representantes de la Asamblea de Quito, Observatorio de la Movilidad y Comisión Nacional Anticorrupción, manteniendo siempre una política de puertas abiertas a todas las organizaciones de participación ciudadana a fin de cumplir sin restricción alguna con el principio de transparencia.</p>
<p>18 "Dentro del numeral 2.5 DEL EXPEDIENTE DE CONTRATACIÓN, INFORMACIÓN RELEVANTE Y RECURSOS TECNOLÓGICOS la Secretaría de Movilidad señala: "La Dirección Metropolitana de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad (DMDTM) creará un correo institucional dedicado exclusivamente para el presente concurso, el cual será administrado por el área de Comunicación Social (DMDTM, la Presidencia de la Comisión Técnica y la Secretaría de ésta.", respectivamente, se recomienda analizar si es necesario que la administración de dicho correo esté a cargo de varias áreas o únicamente de la Comisión Técnica, encargada del desarrollo de la etapa precontractual del proceso, misma que deberá notificar a las diferentes áreas para la publicación de la información relevante."</p>	<p>Se verifica que la entidad ha optado por mantener el mismo texto referente a todas las áreas que tendrán acceso al correo electrónico exclusivo para el concurso público.</p>	<p>Es necesario indicar que, el único cuerpo colegiado responsable de la información que se genere en la fase precontractual esto es, respuestas, aclaraciones convalidaciones y calificación de ofertas es la Comisión Técnica, por lo tanto, no se evidencia que la administración de un correo sea decisiva para formular observaciones que no atañen al objeto de la contratación, ya que este es un tema de carácter operativo que no incide en el correcto funcionamiento del presente concurso.</p>
<p>19 "En el último párrafo del mismo numeral se menciona: "El área de Comunicación Social de la Secretaría de Movilidad se encargará de publicar la información relevante en la página web institucional dentro de las fechas señaladas en el cronograma de la contratación"; en razón del texto citado, se recomienda que la entidad señale que esta actividad se la realizará en coordinación con la Comisión Técnica designada, por ser la encargada del procedimiento y poseer la información del mismo."</p>	<p>No se acogió la recomendación efectuada, conservándose el texto en su forma original, únicamente se modificó la palabra "contratación" por "concurso".</p>	<p>Como se indicó en la contestación a la observación inmediata anterior, la labor de carga de documentación en la página web es una labor operativa y por lo tanto la responsabilidad de la documentación que se genera y se dispone su publicación y/o notificación es de la Comisión Técnica, por lo tanto, se aprecia que esta observación no incide en el fondo de la tramitación de este concurso.</p>

<p>20</p> <p>"Como parte de los requisitos mínimos consta el siguiente texto: "Toda la flota debe ser de propiedad de la Operadora y/o delegada temporalmente por un operador individual para la operación centralizada hasta que se solventen los aspectos legales del traspaso de dominio a la empresa, según los plazos que se establezcan en los contratos de operación." Énfasis añadido); respecto de lo cual se recomienda aclarar la frase "delegada temporalmente" considerando que se trata de un requisito mínimo susceptible de evaluación, cuyo medio de comprobación no se encuentra definido. De igual manera, la figura de delegación no aplica para bienes (vehículos).</p>	<p>Se observa que la entidad reformula el texto "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."; sin embargo, no se hace en esencia la recomendación realizada, respecto de la figura de delegación la cual no aplica para bienes, además de que no se ha definido el medio</p>	<p>La delegación no corresponde a la unidad (bus) ni tampoco implica un traspaso de dominio, sino, y de acuerdo a la Adenda suscrita por las operadoras esto tiene que ver con la delegación de la administración operativa y financiera de la unidad para la Operadora a través del Gerente o Representante Legal de la misma. Se debe indicar adicionalmente, que esta delegación es temporal ya que, una vez que se suscriban los contratos de operación con la nueva operadora toda la flota pasará a ser de propiedad de la misma.</p>
<p>21</p> <p>Adicionalmente, se señala que: "La flota ofertada no debe exceder de 8 años de edad promedio con relación al año de fabricación, al inicio de la vigencia del contrato de operación, y no más de 10 años de forma individual." Énfasis añadido); al ser la fecha de inicio del contrato una fecha incierta, se recomienda hacer constar la fecha de presentación de ofertas para el cálculo de años de la flota requerida."</p>	<p>De la revisión a los pliegos publicados se evidencia que el texto ha sido reformulado por lo siguiente: "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." (Énfasis añadido). Por una parte, se acogió la recomendación realizada respecto de determinar la condición "hasta la presentación de ofertas" para el cálculo de años de la flota requerida; sin embargo, se aprecia también que las condiciones han sido modificadas en su totalidad, donde además se hace constar circunstancias de puntaje, las cuales no aplican para esta etapa ya que se encuentran descritas en el apartado de requisitos mínimos. Lo cual claramente denota discrecionalidad en las condiciones establecidas en el pliego, ya que aquello podría generar confusión tanto para los oferentes, así como para la Comisión Técnica al momento de evaluar las ofertas.</p>	<p>Se debe precisar que, no hay contradicción alguna en torno al requisito mínimo solicitado y el requisito puntuado que sobre el parámetro "Flota" se ha definido. En este sentido, toda la flota del oferente podía 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, en este sentido, en cumplimiento del principio de concurrencia, todas las flotas son parte del requisito mínimo pero solo se asigna puntaje al oferente que presente la flota de menor edad y siempre que esta no exceda de 10 años de vida promedio.</p>
<p>22</p> <p>Dentro del apartado de "Requisitos mínimos" la entidad hace constar como requisitos mínimos, ciertas obligaciones del contratista de cumplimiento posterior a la suscripción del contrato, por lo que se le deberá analizar y establecer en el apartado correspondiente. Así también, respecto de los requisitos mínimos definidos, no se establece el medio de comprobación que se debe presentar en las ofertas."</p>	<p>Referente a la observación / recomendación realizada se verifica que el apartado de "Requisitos Mínimos" se mantiene a excepción de lo señalado en el análisis anterior, por lo que, se ratifica lo observado.</p>	<p>De acuerdo con el pliego se han señalado requisitos mínimos y requisitos puntuados, en este sentido los requisitos mínimos están definidos en las bases del concurso los cuales han sido constatados y verificados tanto por la subcomisión conformada como por la Comisión Técnica. Los medios de verificación de los mismos constan de igual manera descritos en las respuestas a los potenciales oferentes y en las aclaraciones que fueron realizadas conforme al cronograma del concurso.</p>

Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

<p>23</p> <p>"Por otra parte, consta el siguiente requisito: "Para el caso de operadoras de transporte público que prestan su servicio en el Distrito Metropolitano de Quito, previo al concurso de los grupos de rutas, y se agrupen en una nueva organización o participen de manera individual, deberán presentar una certificación de la Secretaría de Movilidad de cada una de ellas de haber suscrito las adendas de los contratos previos de operación a este nuevo proceso."; mismo que no es claro y en relación al contenido de la certificación referente a las adendas de los contratos previos al nuevo proceso. En tal sentido, se deberá aclarar de manera precisa cuál es el requerimiento."</p>	<p>Como se mencionó en el análisis anterior No. 22, los textos son equivalentes a los definidos inicialmente, por lo tanto, no se acogió las recomendaciones realizadas.</p>	<p>En las respuestas y aclaraciones realizadas a los potenciales oferentes se determinó de manera clara que esta certificación iba a ser emitida de manera directa a todas las operadoras de transporte público del DMQ; acción que se realizó de manera oportuna y previo a la presentación de las ofertas.</p>
<p>24</p> <p>"Finalmente, respecto de los requisitos: "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. Ofertar al menos el 10% de la flota con vehículos equipados con portabicicletas acorde a lo establecido en LOOTTSV y se incentivará con bonificación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota que incorpore en sus unidades el equipamiento necesario (portabicicletas) para garantizar la intermodalidad." Se debe recalcar que estos no formarían parte de requisitos mínimos, por cuanto constituyen obligaciones del contratista durante la ejecución del contrato, toda vez que no se ha establecido el medio de comprobación que acredite su cumplimiento; por lo tanto, ¿es necesario se defina claramente cómo será verificable? (es decir en base indicadores demostrables como la capacidad económica presente), y en qué momento se hará efectivo dicho cumplimiento. Tomando en cuenta que en la actualidad no existen este tipo de unidades, la cual fue ratificado por el personal de la Secretaría de Movilidad en reunión mantenida, cómo podrían constituir requisitos restrictivos; en virtud de ello, la unidad debe analizarse si todos los requerimientos se encuentran sustentados en un análisis situacional del mercado real, que determine si existen proveedores en la capacidad de ofertar este tipo de unidades cero emisiones y equipados con portabicicletas, considerando que esto implicaría un costo excesivo para su implementación en las unidades existentes."</p>		<p>De acuerdo al artículo 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial consta la obligación de que los transportistas doten a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior, por lo cual es considerado como requisito mínimo para los oferentes dentro del concurso, el medio verificable para determinar su cumplimiento fue determinado por la Comisión Técnica con una declaración juramentada del oferente de cumplir con al menos el 10% de sus unidades para este fin.</p>

<p>25</p> <p>"En el literal b) del numeral 2.6.2.1 "Documentos a presentarse en la oferta", la Secretaría de Movilidad solicita: "Certificación de la Secretaría de Movilidad de haber cumplido con los indicadores de calidad del servicio de transporte público, definidos en la Adenda al Contrato de Operación, vigente previo al concurso de asignación de paquetes o grupos de rutas, en caso de aplicar."; requerimiento que debe ser aclarado y ampliado, por cuanto no todos los oferentes han prestado este servicio en el Distrito Metropolitano de Quito."</p>	<p>Se constata que la entidad en el pliego publicado en la página web ha eliminado el requisito citado.</p>	<p>Este requisito fue eliminado tomando en cuenta que a la fecha de presentación de ofertas definido en el cronograma, únicamente dos operadoras habían alcanzado el cumplimiento de los parámetros de calidad de servicio establecido en la Resolución SM-2021-003, por lo cual, se habría inobservado los principios de concurrencia y trato justo.</p>
<p>26</p> <p>"En el literal g) del numeral 2.6.2.1 "Documentos a presentarse en la oferta" la entidad solicita: "Hojas de vida del personal administrativo requerido con respaldo de la formación mínima requerida, para lo que se presentará el correspondiente título, y en caso de títulos de tercer y cuarto nivel, se deberá presentar además el certificado obtenido en línea en la página web de la SENESCYT, para el caso de oferentes extranjeros se deberá presentar el correspondiente título reconocido en el país de origen con su apostilla, sin embargo, no se ha establecido cuál es el personal técnico mínimo requerido en cantidad y perfiles, por lo que se deberá definir este parámetro previo a determinar todas estas condiciones. Así también, se recomienda analizar la pertinencia de solicitar el certificado en línea de la página web de la SENESCYT, considerando lo dispuesto en el Art. 25 de la LEY PARA LA OPTIMIZACIÓN Y EFICIENCIA DE PROCESOS ADMINISTRATIVOS, toda vez que, al solicitar las hojas de vida, existe la referencia (número de vécula) para que la entidad pueda efectuar las verificaciones correspondientes."</p>	<p>El pliego publicado en la página web institucional refleja que el requisito citado mantiene las mismas condiciones, por lo que no se acogió la observación/recomendación efectuada, considerando además que en el apartado de puntaje constan condiciones para el personal técnico mínimo, así como su experiencia, sin embargo, se desconoce si lo allí señalado es lo efectivamente requerido para la primera etapa "Mínimos", por lo que se ratifica en que se debió definir claramente los requerimientos y de ser el caso "etapas", a fin de evitar posibles confusiones.</p>	<p>De acuerdo a lo que se puede verificar en los pliegos y bases del concurso se encuentra claramente determinado el personal requerido, sus perfiles, experiencia y el puntaje asignado a cada puesto.</p>
<p>27</p> <p>"Dentro del literal h) se estaría haciendo referencia a dos etapas de evaluación (Cumple / No Cumple - Por Puntaje), por lo que la entidad deberá definir con mayor claridad los requisitos en cada uno de los apartados que correspondan, a fin de evitar confusiones. Así mismo, existe una combinación de varios requisitos que el oferente debe cumplir desde la primera etapa hasta la ejecución del contrato."</p>	<p>Sobre la observación/recomendación realizada, se evidencia que la entidad no definió claramente los requisitos y condiciones considerando las etapas de evaluación, lo cual fue igualmente corroborado en el análisis anterior (No. 26).</p>	<p>Los requisitos mínimos están establecidos de manera clara en las páginas 11 y 12 de los pliegos del concurso. Los demás requisitos puntuados y documentación a presentar se encuentran igualmente definidos en el pliego y en las bases del concurso, por lo cual no existe ninguna contradicción entre los unos y los otros, ya que los primeros son evaluados en la fase cumple y no cumple; los siguientes en la evaluación de las ofertas.</p>
<p>28</p> <p>"El literal i) determina: "Póliza de seriedad de la oferta otorgada por una aseguradora legalmente reconocida en el Ecuador"; no obstante, no se establece el valor de la póliza requerida, por lo que la entidad deberá definirlo, a fin de no dar lugar a dudas o posibles interpretaciones. Adicionalmente, se recomienda establecer un monto de ingreso brutos que por distribución de recando se genere del paquete o paquetes de rutas por las que participa, otorgada por una aseguradora legalmente reconocida en el Ecuador"; no obstante, el apartado sugerido no fue incluido en los pliegos."</p>	<p>La Secretaría de Movilidad acogió parcialmente la recomendación efectuada al establecer el siguiente texto: "Póliza de seriedad de la oferta por el 1% del valor total estimado de ingresos brutos que por distribución de recando se genere del paquete o paquetes de rutas por las que participa, otorgada por una aseguradora legalmente reconocida en el Ecuador"; no obstante, el apartado sugerido no fue incluido en los pliegos.</p>	<p>Se debe aclarar que el porcentaje de la póliza se encuentra claramente definido en un inicio en las bases y pliego y posteriormente modificado en las aclaraciones emitidas por la Comisión Técnica, teniendo como resultado el 0,5% del valor total estimado de los ingresos brutos. Respecto de la vigencia se estableció que la misma se devolverá una vez que los oferentes adjudicados suscriban los correspondientes contratos de operación, tal cual se puede corroborar en el Acta No. 2 de la Comisión Técnica, que se encuentra publicada en la página web de esta Secretaría. Respecto a las condiciones generales de la póliza, las mismas son definidas conforme lo señala el libro III del Código Orgánico Monetario y Financiero, el cual recoge el contenido de la Ley General de Seguros y así mismo el formato y demás componentes técnicos y jurídicos de las pólizas son definidos por la Superintendencia de Compañías, valores y seguros.</p>

<p>29</p> <p>"En el literal i) se requiere: "Copias certificadas de las matrículas vigentes de los vehículos que se ofertan (flota existente y verificable físicamente) o carta de compromiso de compra y venta para vehículos nuevos", al respecto y considerando que toda la flota de vehículos denominada "cero emisiones" es nueva, la entidad deberá requerir un documento que avale legalmente la fecha compra (contrato de promesa de compraventa), tomando en cuenta que este requisito será calificado. Esta observación aplica para el parámetro del numeral 4 "FLOTA REQUERIDA 10 PUNTOS" el cual tiene condiciones similares."</p>	<p>Se evidencia que se mantiene el requisito: "Copias certificadas de las matrículas vigentes de los vehículos que se ofertan (flota existente y verificable físicamente) o carta de compromiso de compra y venta para vehículos nuevos". Por su parte en el numeral 4 se observa que la entidad reformuló el texto, así: "Se asignarán 10 puntos a aquella operadora que presente como edad de la flota ofertada 10 años o menos de fabricación promedio, contados desde el año de fabricación de los vehículos hasta la fecha de presentación de ofertas. El resto de oferentes serán evaluados de manera proporcional, considerando la menor edad ofertada.", como ya se había mencionado anteriormente, es decir se reestructuró el parámetro.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>
<p>30</p> <p>"En el numeral 1 "Experiencia y desempeño valorado en transporte público (20 puntos)" del apartado de evaluación por puntaje se señala que se otorgará 10 puntos a los oferentes que presenten la certificación de haber cumplido con los requerimientos de calidad del servicio, sin embargo, esta condición se encuentra considerada como parte de los requisitos mínimos, por lo que, no se estará observando la naturaleza de esta etapa, toda vez que en ésta se propende la ponderación valorada de las condiciones diferenciadoras de las ofertas para cada uno de los parámetros señalados en el pliego, a partir de acreditación de mejores condiciones que las fijadas como mínimas. En tal sentido, se recomienda a la entidad reformular este parámetro."</p>	<p>Este parámetro ha sido reformulado por lo siguiente: "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 117-2020 (10 puntos). En caso de empresas que participen en compromiso de asociación, para acceder al puntaje total deberán todos los asociados haber suscrito las adendas, caso contrario se asignará un puntaje proporcional a la relación al porcentaje de participación en dicha asociación. En caso de que el oferente sea una operadora nacional, fuera del DMQ, o extranjera, podrá alcanzar los 10 puntos, siempre que presente documentadamente la certificación emitida por la autoridad de movilidad donde prestó el servicio y que su servicio haya sido brindado cumpliendo niveles de calidad certificada", verificándose además que esta certificación fue eliminada de los requisitos mínimos, por tanto, ya no se estaría evaluando con puntaje un requisito mínimo.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>
<p>31</p> <p>"Así también la entidad menciona: "En caso de empresas que participen en compromiso de asociación o consorcio, para acceder al puntaje total deberán todos los consorciados haber suscrito las adendas y haber cumplido con los requerimientos de calidad del servicio, caso contrario se asignará un puntaje proporcional con relación al porcentaje de participación en dicho consorcio", en razón del texto citado la deberá aclarar la metodología de cálculo para aquellos integrantes que no hayan suscrito la adenda."</p>	<p>La entidad no realizó la aclaración sobre la metodología de cálculo para los integrantes que no hayan suscrito la adenda, es decir no se acogió o justificó la no inclusión de dicha condición. Por otra parte, dentro del texto se eliminó la frase "y haber cumplido con los requerimientos de calidad del servicio".</p>	<p>Todos las operadoras que cuentan con un contrato vigente para la prestación del servicio de transporte público del DMQ, suscribieron las Adendas del 11 al 14 de enero de 2021, dichos documentos reposan en el archivo de la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad. Por otro lado, en las bases del concurso se entiende que el puntaje corresponde al número de oferentes que conformen la Asociación. De la evaluación realizada se puede verificar que todos los oferentes han suscrito las adendas a los contratos de operación vigentes.</p>
<p>32</p> <p>"Paralelamente en el mismo numeral consta el siguiente texto: "En caso de que el oferente sea una operadora nacional, fuera del DMQ, o extranjera, podrá alcanzar los 10 puntos, siempre que presente documentadamente que su servicio haya sido brindado cumpliendo niveles de calidad certificada"; respecto de lo cual no se ha establecido el medio de comprobación por lo tanto se recomienda definir los instrumentos o documentos que se deben presentar."</p>	<p>La Secretaría de Movilidad consideró incluir el medio de comprobación del requisito de la siguiente manera: "En caso de que el oferente sea una operadora nacional, fuera del DMQ, o extranjera, podrá alcanzar los 10 puntos, siempre que presente documentadamente la certificación emitida por la autoridad de movilidad donde prestó el servicio y que su servicio haya sido brindado cumpliendo niveles de calidad certificada." (Énfasis añadido).</p>	<p>No se identifica la observación.</p>

<p>33 "Dentro del mismo parámetro, se prevé el otorgamiento de 10 puntos para las ofertas que acrediten 10 años de experiencia desde el año 2010; sin embargo, más adelante se establece una reducción del puntaje con base en las sanciones administrativas que hayan obtenido durante su experiencia, considerando para ello varios escenarios, dentro de los cuales consta: - Operadoras que hayan sido regularizadas dentro de los últimos 3 años en el DMQ y participen de manera individual; y, - Agrupación entre operadoras regularizadas en el DMQ dentro de los últimos tres años. Al respecto, se observa que, si las operadoras han sido regularizadas dentro de los últimos 3 años, no podrían cumplir con el requerimiento inicial de acreditar experiencia de 10 años; por lo que, la entidad contratante deberá reformular estos condicionamientos, a efectos de generar posibles confusiones."</p>	<p>Se ratifica en la observación / recomendación, por cuanto la entidad no acogió la misma, manteniendo el texto inicial.</p>	<p>De acuerdo a lo que establece los pliegos del concurso, para las operadoras que suscribieron contratos recientes se consideró por parte de la Comisión Técnica tomar el rango de los 10 años como proporcional desde la suscripción de los contratos, sin embargo solamente 1 de estas operadoras se presentó al concurso en compromiso con otras, pero esta oferta fue rechazada por no cumplir con requisitos mínimos. Para el caso de reducción de puntos por sanciones administrativas en la página 14 de los pliegos se encuentra detallado taxativamente el método de reducción de puntaje.</p>
<p>34 "Sobre el parámetro de 'Experiencia y desempeño valorado en transporte público (20 puntos)', se recomienda analizar si existe proporcionalidad para la reducción de este puntaje, considerando que cada oferente acreditará diferentes años de experiencia y las sanciones podrían relacionarse con el tiempo de experiencia acreditado; es decir, existe la posibilidad de que un oferente que tenga más años de experiencia pueda tener menor número de sanciones y viceversa, lo cual afectaría el trato justo e igualdad en la calificación de ofertas. Así también se recomienda analizar si la diferenciación efectuada para las sanciones aplicables por modo de participación conlleva a la afectación de los principios antes mencionados. Estas recomendaciones aplican también para el numeral '2.- Infraestructura logística propia (5 puntos)'"</p>	<p>Se verifica que la entidad ha considerado mantener la reducción de puntaje, así como la diferenciación para las sanciones por modo de participación, por lo tanto, no se acogió la sugerencia realizada, ni se justificó a la Comisión Metropolitana las razones para mantener estas condiciones.</p>	<p>Se consideró establecer este parámetro debido a que de acuerdo a la base de datos de la Secretaría de Movilidad, todas las operadoras tienen más de 10 años de experiencia, salvo las operadoras que son parte del proceso de Regularización de la Ordenanza Metropolitana No. 128 -2016.</p>
<p>35 "Con respecto a lo antes mencionado, la Secretaría debe definir en base a qué, esta consideración de que a mayor antigüedad mayor puntaje, pues no se estaría actuando de forma equitativa; es decir se explique los fundamentos para esta determinación."</p>	<p>Respecto del pedido efectuado, la Secretaría de Movilidad no atendió ninguna de las interrogantes efectuadas por parte de la Comisión Metropolitana.</p>	<p>Se consideró establecer este parámetro debido a que de acuerdo a la base de datos de la Secretaría de Movilidad, todas las operadoras tienen más de 10 años de experiencia, salvo las operadoras que son parte del proceso de Regularización de la Ordenanza Metropolitana No. 128 -2016.</p>
<p>36 "En último párrafo de este mismo parámetro se señala: "Las verificaciones de lo requerido en este punto deben ser extendidas por las entidades que regulan la operación del transporte público donde hayan adquirido la experiencia. En el caso del DMQ, será la Secretaría de Movilidad. Para oferentes extranjeros, la documentación deberá ser apostillada"; sin embargo, no se ha definido qué organismo debe emitir la verificación para las operadoras de jurisdicciones distintas al DMQ, para lo cual se sugiere se determine el organismo competente; de igual forma se recomienda que para el caso de operadoras extranjeras se incluya en el requerimiento que la verificación sea emitida por una entidad similar o afín."</p>	<p>No se consideró la recomendación realizada por la Comisión Metropolitana, toda vez que se verifica que el texto se mantiene en igual condición.</p>	<p>De acuerdo con los señalado en el numeral 2.6.2 subnumeral 1 de los pliegos del concurso, la Secretaría de Movilidad claramente ha definido que, cuando el oferente sea una operadora fuera del DMQ o extranjera podrá alcanzar este puntaje siempre que presente documentalmente la certificación requerida y que esta se encuentre emitida por la Autoridad de Movilidad donde prestó su servicio, en este sentido existen tantas autoridades de movilidad cuantos municipios hay a nivel nacional e internacional, por lo que, depende de cada estamento municipal a nivel nacional e internacional el tener una autoridad o una dependencia de movilidad de acuerdo con sus estructuras propias, en consecuencia, resulta improcedente enumerar todas las autoridades de movilidad a nivel nacional e internacional que pueden otorgar este requisito. Por tal motivo, en el pliego se consideró una denominación genérica a fin de no coartar el derecho de participación de todos los interesados en participar en este concurso.</p>

<p>37 "El numeral 2 "Infraestructura logística propia disponible (20 puntos)" del apartado de evaluación por puntaje establece el otorgamiento de puntos por los bienes muebles e inmuebles que dispongan los oferentes, estos son: Talleres, patio de operación/garaje, arriadores de combustible/estación de carga y oficinas; no obstante, se realiza una diferenciación de puntaje respecto de la disponibilidad de la infraestructura, es decir, que esta sea propia, arrendada, o en compromiso de arrendamiento o compra venta; lo cual no es procedente por cuanto la entidad debería evaluar la disponibilidad y no el modo de propiedad, ya que en cualquiera de estas condiciones se podría prestar el servicio a satisfacción. Adicionalmente, no se establece la cantidad de los bienes muebles e inmuebles requeridos, para lo cual se recomienda reformular este parámetro con base en las observaciones expuestas."</p>	<p>Respecto a esta observación / recomendación efectuada, se verifica que la Secretaría de Movilidad, ha procedido a ampliar el texto de la siguiente manera: "En el caso de oferentes nacionales que no tengan instalaciones propias o arrendadas dentro de la zona del grupo o paquete que estén ofertando, deberán presentar los correspondientes compromisos notariados de arrendamiento o compra venta, y las cédulas catastrales de los predios mencionados en la oferta". Cabe indicar que referente a la cantidad de los bienes muebles e inmuebles la entidad no acogió la observación realizada por la Comisión Metropolitana.</p>	<p>La cantidad de la infraestructura depende de la cantidad de flota de los oferentes, es directamente proporcional: a más rutas, más buses y por ende más infraestructura necesaria.</p>
<p>38 "Dentro del numeral 3 "Disponibilidad de personal y capacidad administrativa (20 puntos)" de la etapa de evaluación por puntaje, la Secretaría de Movilidad determina los puntos a ser otorgados para el personal requerido, sin embargo, para el Personal Directivo y el Personal Operación, el valor establecido en el "Ítem" difiere de la sumatoria de cada uno de sus ítems que la componen. En virtud de ello, se recomienda verificar los valores asignados y realizar las correcciones que correspondan."</p>	<p>Se verifica que la entidad ha procedido a acoger la observación, rectificando la diferencia en el puntaje otorgado inicialmente.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>
<p>39 "En el numeral 4 "Flota requerida (10 puntos)" del apartado de la etapa de evaluación por puntaje la entidad establece condiciones que fueron determinadas como requisitos mínimos, por lo que, no se estaría observando la naturaleza de esta etapa, toda vez que en ésta se propende la ponderación valorada de las condiciones diferenciadoras de las ofertas para cada uno de los parámetros señalados en el pliego, a partir de la acreditación de mejores condiciones que las fijadas como mínimas. En tal sentido, se recomienda a la entidad reformular este parámetro."</p>	<p>De la revisión de los pliegos publicados, se constata que la entidad procedió a reformular el texto por el siguiente: "Se asignarán 10 puntos a aquella licitadora que presente como edad de la flota ofertada 10 años o menos de fabricación promedio, contados desde el año de fabricación de los vehículos hasta la fecha de presentación de ofertas. El resto de oferentes serán evaluados de manera proporcional, considerando la menor edad ofertada."</p>	<p>No se identifica la observación.</p>
<p>40 "Posteriormente, en el numeral 5 "Porcentaje y cronograma de flota equipada con portabicicletas (2 puntos)" la Secretaría de Movilidad define el otorgamiento de puntos considerando la evaluación de dos variables, estas son: menor tiempo de incorporación y mayor porcentaje de unidades que cuenten con portabicicletas, sin definir un mecanismo o fórmula de cálculo. Por lo tanto, se debe ampliar estas condiciones. Adicionalmente, para que los oferentes puedan proponer la incorporación de este sistema en las unidades de transporte, la entidad debería proporcionar la información de los licitantes del portabicicletas, a fin de que los oferentes puedan realizar el análisis económico que implicaría las adecuaciones e implementación del diseño requerido."</p>	<p>De la observación / recomendación realizada, se puede verificar que la entidad ha procedido a eliminar el párrafo observado.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>

<p>41 "En el numeral 6 "Personal operativo con inclusión de género (2 puntos)" la entidad determina que: "Dentro del personal asignado a la operación, al menos el 10% deben ser mujeres; se asignarán dos (2) puntajes a las operadoras que presenten el mayor porcentaje de mujeres sobre el porcentaje mínimo requerido y, de forma proporcional se asignará el puntaje respectivo a las siguientes"; texto que se encuentra incompleto o inconcluso, en tal sentido, se recomienda completar el mismo."</p>	<p>Se observa que la entidad ha determinado para esta evaluación lo siguiente: "Se asignarán dos (2) puntajes a la operadora que presente el mayor número de mujeres dentro del personal de operación asignado, y, al resto de diferentes se asignará este porcentaje de forma proporcional", lo que muestra que el texto fue completado conforme a la recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>
<p>42 "Finalmente, el numeral 7 "Porcentaje y cronograma de flota "cero emisiones" a incorporar (26 puntos)"; define en su título la cantidad de 26 puntos, sin embargo, en la descripción del parámetro se estaría refiriendo a la cantidad de 25 puntos, lo cual es contradictorio, para cuyo efecto se recomienda verificar la puntuación para este parámetro, considerando que la sumatoria de esta etapa debe ser el 100%."</p>	<p>De la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana, se observa que la entidad corrigió el error producido, incrementando el número de puntajes a 28 para este parámetro.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>
<p>43 "Se recomienda a la entidad contratante ampliar si la cantidad de puntos definidos para todos los parámetros se encuentran correctamente establecidos, con relación al objeto del concurso público, de tal manera que se considere cuáles son los parámetros más importantes para este proceso, a fin de que sean definidos con la mayor cantidad de puntos."</p>	<p>De la revisión de los números de puntos definidos para cada una de las condiciones determinadas en el pliego, se observa que la entidad ha considerado el mayor número de puntajes al parámetro "Porcentaje y cronograma de flota "cero emisiones" a incorporar" (28 puntos), por lo que la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana fue acogida, respecto a considerar los parámetros importantes en este proceso.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>
<p>44 "En el literal f) del numeral 2.6.4 "Declaratoria de desierto de la contratación" la entidad establece: "En caso de que no se llegaren a suscribir los contratos de asignación de rutas o de operación, según corresponda, siempre que no se pueda proceder con una nueva adjudicación al oferente situado en el segundo lugar en el concurso."; condición que se recomienda que sea ampliada, considerando que dentro del presente concurso público se suscribirán varios contratos para las diferentes rutas."</p>	<p>Se verifica que la entidad no acogió la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana, por cuanto se mantiene el texto inicial.</p>	<p>La declaratoria de desierto es una facultad propia del ente contratante la cual puede ser acogida siempre que se configuren los eventos previstos como causal, en este sentido el Concurso Público de Rutas prevé la posibilidad de que existan declaratorias de desierto parcial, siendo una de las causales el evento en el que no se lleguen a suscribir los contratos de asignación de rutas y siempre que no se pueda proceder con una nueva adjudicación al oferente situado en segundo lugar en la calificación respectiva. Llama la atención que, no se considere esto como un argumento válido aún más si se contempla el pliego integralmente y se constata en la página 20 que la no suscripción del contrato por causas imputables al oferente permite una declaración de desierto y la correspondiente ejecución de la garantía de seriedad de la oferta, lo cual se concatena con el literal f) del numeral 2.6.4 del antes referido pliego que contiene la causal de desierto antes indicada.</p>
<p>45 "Dentro del apartado D) "REDISTRIBUCIÓN DE LOS INGRESOS POR OPERADORA" se hace referencia a un Modelo de Distribución elaborado por la Secretaría de Movilidad, sin embargo, este documento no fue remitido a la Comisión Metropolitana, para cuyo efecto, el mismo deberá formar parte del expediente del proceso."</p>	<p>Respecto a esta observación / recomendación no se efectúa un análisis toda vez que esta va enfocada a la obligatoriedad que tiene la Secretaría de Movilidad de mantener dentro del expediente el "Modelo de Distribución" que señalan en parte del concurso público.</p>	<p>El Modelo de Distribución es parte de tanto de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, de la Resolución No. SM-2021-005 y se encuentra publicado en la página web institucional de la Secretaría de Movilidad como Anexo 1 del presente Concurso.</p>
<p>46 "En el apartado F. "DE LOS FISCALIZADORES CONTRACTUALES" se menciona que los fiscalizadores tendrán la facultad de imposición de las multas a las que hubiere lugar; no obstante, dentro de los pliegos no consta un apartado referente a las "multas"; por lo tanto, se recomienda incluir un capítulo sobre el tema señalado."</p>	<p>Se constata que la entidad ha procedido a eliminar el apartado "F. DE LOS FISCALIZADORES CONTRACTUALES".</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>

<p>47 "La Sección IV de los pliegos correspondiente a VERIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS OFERTAS TÉCNICAS" constan los parámetros de calificación por puntaje, los cuales ya han sido referidos en el numeral 2.6.2 del mismo documento, por lo que esta información estaría duplicada y podría brevarse a conclusiones. En tal sentido, se recomienda reestructurar el pliego y consolidar la información repetida en un solo apartado."</p>	<p>Se verifica que la entidad ha eliminado la duplicidad que constaba inicialmente, acogiéndose con ello la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.</p>	<p>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</p>
<p>48 "Dentro del numeral 4.1.2 "Flota requerida y Ruta a ofertarse" la entidad establece que: El número y tipo de unidades ofertada para la operación estará de conformidad a los requerimientos establecidos para cada paquete o grupo de rutas, cuyas especificaciones se detallarán en los documentos anexos correspondientes a cada paquete"; sin embargo, dentro de la documentación remitida no consta el detalle de las rutas con sus respectivas especificaciones, mismas que deben ser parte de los documentos preparatorios del proceso y a su vez ser conocida por los oferentes participantes."</p>	<p>De la documentación que ha sido publicada en la página web de la Secretaría de Movilidad, se pudo verificar la existencia de 17 anexos; sin embargo, al ser un aspecto netamente técnico, no se puede corroborar si la información es completa respecto de especificaciones técnicas, rutas, cronogramas, cantidades, entre otros, que viabilice la prestación del servicio de forma clara y correcta.</p>	<p>Toda la documentación técnica referente a paquete, ruta, cronograma de implementación, tipo de unidades, características técnicas de vehículos, índices operacionales, etc., se encuentran claramente detallados en los Anexos de la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, Modelo de Gestión (Resolución No. SM-2021-005), los mismos que se encuentran publicados en la página web institucional de la Secretaría de Movilidad.</p>

Observaciones a los Términos de Referencia

Las observaciones a estos documentos antes definidos como términos de referencia y hoy señalados como bases, han sido justificadas en la tabla anterior.

Observaciones al proyecto de contrato

Las observaciones generadas al proyecto de contrato remitido serán acogidas en lo que sean aplicables a los contratos a suscribirse.

Se debe dejar sentado igualmente que las condiciones del contrato constan definidas en el artículo 76 del Reglamento General a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que las condiciones de estos instrumentos están recogidas tanto en la norma antes indicada así en las condiciones que rigen el presente concurso. Así mismo, cada contrato de operación debe contener estipulaciones propias para cada paquete de rutas, por lo que, no hay inobservancia de lo recomendado por Quito Honesto en la medida en la cual en la página 20 de los pliegos consta publicada la forma de los contratos a suscribirse.

OBSERVACIONES A LA FASE PRECONTRACTUAL

Etapas de preguntas, respuestas y aclaraciones

Se debe dejar en claro que, si bien existieron 1406 preguntas generadas, estas fueron en su gran mayoría repetitivas, es decir que, alrededor de 600 preguntas estaban relacionadas con el proceso y aproximadamente 300 eran similares en su contenido e incluso en su redacción, por lo tanto, no se



Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

puede considerar con este antecedente que las bases del presente concurso no fueron claras, cuando muchas de las preguntas fueron ya explicadas y solventadas en las socializaciones llevadas a efecto y sobre todo cuando estas fueron en muchos casos similares hasta en su forma de redactar.

La supuesta contradicción entre las respuestas 43 y 172 no existe por cuanto son repuestas complementarias una con otra y que si se las analiza y aplica en su sentido integral, ya que el caso de la primera respuesta, se señala sobre la vigencia de esta garantía y en la segunda se trata acerca del monto y condiciones de exigibilidad de la misma.

Sobre el supuesto cambio de paquetes de rutas se debe precisar que, en inicio todos los paquetes de rutas que son parte de plan de reestructuración de rutas constan en el anexo de la Ordenanza Metropolitana 017-2020 que es de conocimiento público, así mismo esta información se publicó en la página web de la Secretaría de Movilidad como información relevante de este concurso público.

En torno a que se modificaron los paquetes de rutas se indica:

La planificación del transporte público, está definido por 4 fases o etapas. La generación de viajes, distribución, partición modal y asignación. –dentro del modelo de planificación del transporte, se establecen la distribución de los viajes. De igual forma, en el modelo de distribución del sistema integrado de transporte SITP, se basa en la sumatoria total de los kilómetros recorridos por todas las unidades que forman parte de la integración del SITP y la distribución de la sumatoria total de los ingresos más el aporte por integración por parte del MDMQ, que por motivo de recaudo se tiene en el sistema. Este modelo establece factores que garantizan el equilibrio del sistema, tomando en consideración el tipo de unidad, la tecnología y la zona geográfica. Con lo antes dicho, y al ser un sistema integrado y equilibrado, los kilómetros son de todos y los recursos recaudados son de todos los participantes.

Cada ruta, forma parte de todo el SITP, en total son 285 rutas que han sido sacada a concurso público, conforme lo establecido en la ordenanza 017-2020, sin embargo, luego de las mesas de trabajo y las socializaciones tanto con los dirigentes barriales, como con el sector de la transportación, conforme se evidencia en las grabaciones, se procedió a realizar los ajustes correspondientes a las rutas. Sin embargo, cabe indicar que los paquetes y rutas establecidas en el anexo 2 de la ordenanza y en el modelo de gestión, se encuentran publicados en la convocatoria al concurso de rutas, y que en forma de forma general, el SITP no se ve afectado en el modelo de distribución, de acuerdo a lo explicado en el párrafo anterior.

RECLAMO DE UNITRANS Q

En inicio se debe señalar que, el retraso en la publicación de este concurso se debió a que fue por causa mismo de las reuniones de socialización que, se realizaron desde el mes de abril y la paralización de mayo de 2021 que, esta Secretaría tuvo que ir atendiendo estos eventos propuestos por los mismos señores transportistas, por lo tanto, el retraso no es imputable a esta Secretaría.

Acerca de las supuestas contradicciones en torno a la póliza de seriedad de la oferta las mismas ya fueron explicadas en líneas supra anteriores.



@MovilidadQuito @movilidadquito_ #MovilidadDigna

Calle García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar, 3er piso | PBX.: 3952300 - www.quito.gob.ec





Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

Sobre las declaraciones juramentadas que se solicitaron, estas se definieron como un mecanismo para poder evidenciar el cumplimiento de los requerimientos señalados por esta Secretaría y que robustecen otros requisitos como cronogramas, cartas de compromiso, etc.

Respecto de la información técnica de este concurso, toda se halla publicada no solo en la ya referida Ordenanza Metropolitana 017-2020, en la resolución SM-2021-005, sino que consta publicada en el portal web institucional como información de anexo de este concurso.

Respecto de las respuestas al concurso, y conforme se puede establecer durante todo el desarrollo del presente documento, se remitieron 1406 preguntas, las mismas que fueron respondidas en su totalidad. Sin embargo, cabe indicar que, de la totalidad de preguntas presentadas por los potenciales oferentes, se determinó que 657 preguntas eran relevantes para el concurso, de las cuales 247 preguntas repetidas, el resto de preguntas, no aportaban sustancialmente al concurso. Luego de ser solventadas, se tuvo 6 propuestas que participaban en el concurso por 10 paquetes.

Respecto del modelo de distribución, este fue socializado con todos los representantes del sector de la transportación en sendas reuniones, conforme se evidencia en los registros de las mismas. El modelo es parte de la ordenanza 017-2020 y de la resolución 2021-005, y las bases y pliegos del concurso. Dentro del anexo 1, se establece el escenario de distribución para un horizonte de 10 años, y descrito durante los 10 años que dura el contrato. Adicionalmente, se establece dentro de los documentos antes indicados, la recaudación conforme se establece en el modelo de gestión y el fideicomiso global. Lo cual garantiza, que de acuerdo a las instrucciones del fideicomiso será repartido entre los operadores que estén integrados y de acuerdo a la fórmula establecida para el efecto y se encuentra en la documentación antes indicada. De igual forma, los recursos que asigna el MDMQ al SITP pro efecto de la integración, se transfieren por medio de asignación presupuestaria al Administrador del Sistema o quien haga sus veces. Adicionalmente, y conforme consta en el pliego y bases del concurso el administrador del sistema. De igual forma, los valores de superávit del sistema conforme lo establece el modelo de gestión, y todos los instrumentos jurídicos, servirán para cubrir posible déficit de haberlo, en el caso contrario, será el administrador del sistema quien solicite al fondo de movilidad, que asigne los valores correspondientes hasta llegar al equilibrio financiero. Conforme se establece en los antes dichos documentos, los mismos que son de dominio público y fueron dados a conocer, socializados e incluidos en las bases y pliegos del concurso.

CONSIDERACIONES QUE HACE ESTA SECRETARÍA SOBRE EL PROCESO DE CONTROL LLEVADO EN SU CONTRA

1. De conformidad al desarrollo del presente documento se establece que la Comisión Metropolitana de Lucha contra la corrupción, mediante el informe parcial CMLCC-DPC-2021-112, he llegado a conclusiones subjetivas que no se evidencian la existencia de actos o manifestaciones de corrupción distanciándose de sus objetivos específicos que como comisión está llamada a prevenir investigar, de conformidad al artículo I.2.171, del Título VI, capítulo I, del Código Municipal, que establece: *“Artículo I.2.171.- Objetivos específicos.- La Comisión tendrá los siguientes objetivos específicos: 1. Prevenir actos o manifestaciones de corrupción en el desenvolvimiento de las actividades del*



@MovilidadQuito @movilidadquito_ #MovilidadDigna

Calle García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar, 3er piso | PBX.: 3952300 - www.quito.gob.ec





Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

Municipio Metropolitano de Quito, sus dependencias, organismos por él establecidos o en los que mantenga vinculación administrativa; investigar, verificar y dar trámite al pedido de sanciones, ante cualquier acto de corrupción; luchar contra la impunidad; formular observaciones encaminadas a lograr que los procesos de la administración municipal siempre sean transparentes; solicitar, particularmente, la rendición de cuentas de los directivos; garantizar el derecho de la ciudadanía al acceso a la información; recibir y tramitar las denuncias que se presentaren.”

1. El mismo artículo establece “3. La Comisión se ocupará preferentemente de las denuncias sobre casos de peculado, cohecho, extorsión, concusión, agiotismo, fraudes en manejos financieros y acciones fraudulentas en general y otras similares que afectaren o intenten afectar los recursos del Municipio o de las empresas y corporaciones municipales u otras entidades en las que el Municipio tuviere acciones o intervención de los que fuere parte el indicado Municipio Metropolitano de Quito, incluidas aquellas en las que participare el sector privado.”, en tal sentido en su informe no se establece indicios o evidencias que puedan constituir un delito a los que está llamada a investigar la comisión, por el contrario se ha centrado en la búsqueda que aspectos de carácter técnico cuya competencia no es de la Comisión y que los mismo pueden ser solventados y subsanados sin que aquello constituya un delito.
1. Con base en lo establecido en el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, “Art. 226.- Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”, el informe de la comisión revela una extralimitación en las competencias y facultades atribuidas por la norma, pues como ha quedado anotado la misma no tenía competencia para realizar observaciones de carácter técnico al concurso.
1. El informe inobserva los deberes y obligaciones del Presidente, los miembros y el personal de la Comisión que en el artículo I.2.179 en su numeral 7, del Código Municipal establece: “7. Designar peritos y comisionar por escrito a profesionales o a personas especializadas, de fuera de su seno, para que, en su nombre y representación, realicen investigaciones o emitan informes, cuyos resultados serán puestos en conocimiento exclusivo de la Comisión”, en ese marco el artículo I.2.184 es concordante al establecer como obligación del personal y los miembros de la comisión de: “1. Guardar absoluta reserva sobre todas las investigaciones que realizaren, así como de toda información que llegare a su conocimiento, de forma directa o indirecta, como producto de su trabajo en la Comisión, hasta que se concluyan las investigaciones y se emita la correspondiente resolución.”.



@MovilidadQuito @movilidadquito_ #MovilidadDigna

Calle García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar, 3er piso | PBX.: 3952300 - www.quito.gob.ec





Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

1. El informe puesto en conocimiento de la comisión se trataría de un informe parcial mismo que no genera obligaciones y conforme el código municipal, dicho informe debió ser puesto exclusivamente en conocimiento de la comisión anticorrupción para su aprobación previo a remitirlo a esta secretaria, por aquello el mismo es atentatorio a las garantías básicas del debido proceso establecidas en el artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador.

1. El artículo 76 de la norma ibídem, establece en todo proceso en el que se determinan derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 1. **Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.**

1. Cabe resaltar, que de las 48 observaciones expuestas en el Informe CMLCC-DPC-2021-112, se determina que 9 de aquellas han sido acogidas por esta Secretaría de Movilidad y 2 no constituyen observación alguna.

1. Se considera desproporcionado el evento de sancionar un procedimiento de contratación con la suspensión definitiva por la vía de la declaratoria de desierto, sin permitir siquiera a esta Secretaría el ejercer su derecho a la defensa, situación que contraviene el principio de presunción de inocencia contenido en el artículo 76 numeral 2 de la Constitución de la República. Así mismo, se ha contravenido el artículo 76 numeral 7 literal b) del referido texto Constitucional al no darse un tiempo prudencial para ejercer como Secretaría de Movilidad el debido derecho a la defensa y por el contrario se pretende una declaratoria de desierto precipitada.

1. Finalmente, no se aprecia motivación alguna en torno a las observaciones y alegaciones efectuadas, es decir no se aprecia un nexo lógico entre la conducta observada y la norma que se presume transgredida, en tal sentido se está contraviniendo el artículo 76 numeral 7 letra l) de la Constitución de la República, así como el artículo 100 del Código Orgánico Administrativo ya que no se enuncian normas que fundamentan sus observaciones y además se advierte una clara violación del artículo 76 numeral 3 de la Constitución al no establecerse la norma con la cual se habría configurado el acto sancionatorio que desencadena en esta recomendación de declaratoria de desierto.

Así mismo, no se aprecia en el informe en ciernes que se haya tan siquiera dado atención y cumplimiento al Reglamento para el Proceso de Trámite, Recepción, Calificación, Investigación, Resolución y Seguimiento de la Denuncias de Corrupción, expedido el 3 de junio de 2009 por la Comisión que Usted Preside.



@MovilidadQuito @movilidadquito_ #MovilidadDigna

Calle García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar, 3er piso | PBX.: 3952300 - www.quito.gob.ec





Oficio Nro. SM-2021-1585

Quito, D.M., 30 de junio de 2021

Se omite igualmente la garantía básica del literal b) del numeral 7 del artículo 76 de la invocada Constitución al no darse espacio a que esta Secretaría sea escuchada en las mismas condiciones que los reclamantes UNITRANS Q.

Finalmente, este cúmulo de violaciones constitucionales y legales tornan a todo lo actuado en contra de esta Secretaría de Movilidad en nulo de pleno derecho al amparo del artículo 424 de la Constitución de la República.

PETICIÓN

Con lo antes mencionado, solicito COMEDIDAMENTE se desvanezcan sus observaciones y se reconsidere la recomendación de declarar desierto 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.”.

Como Secretaría de Movilidad estamos prestos a llevar a efecto todas las observaciones que se generen y siempre que estas se coordinen y sobre todo sean procedentes bajo la lógica particular de la transportación.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Lcdo. Guillermo Eugenio Abad Zamora
SECRETARIO DE MOVILIDAD - FD3

Referencias:
- SM-DMPPM-2021-0510

Copia:
Señor Magíster
Henry Hannibal Vilatuña Guaraca
Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad - FD5



@MovilidadQuito @movilidadquito_ #MovilidadDigna

Calle García Moreno N2-57, entre Sucre y Bolívar, 3er piso | PBX.: 3952300 - www.quito.gob.ec

