



Juan Manuel Carrión B.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-JMCB-2021-0129-O

Quito, D.M., 15 de julio de 2021

Asunto: Observaciones y Recomendación al Proceso GD-MDMQ-AMT-001-2021

Señor Doctor

Juan Manuel Aguirre Gomez

Director General Metropolitano de Tránsito Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - Funcionario Directivo 2

GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

En su Despacho

De mi consideración:

Me refiero a su oficio No. GADDMQ-AMT-2021-1319-O, del 29 de junio del 2021, respecto de la ampliación de la información remitida por usted, relacionada con el proceso para la SELECCIÓN DEL GESTOR PRIVADO PARA LA IMPLEMENTACIÓN, EQUIPAMIENTO, ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA EN EL MDMQ, (Proyecto del Chasqui).

Luego de la revisión a la información remitida, se ratifica que los estudios disponibles son incompletos, conforme detallo:

La coherencia entre el estudio de necesidad con el informe legal, técnico y económico

Usted manifiesta: “Dentro de la fase preparatoria del Proyecto Chasqui, con el fin de determinar la viabilidad del proyecto se elaboraron los respectivos estudios de factibilidad, siendo éstos técnico, jurídico y económico. El informe legal determina la factibilidad de ejecutar un concurso público en amparo de los Arts. 74 y 76 del COA, en relación al objeto del proyecto determinado en el informe técnico. Habiéndose también justificado que el proyecto es financieramente viable, se concluye que los tres aspectos fundamentales para una delegación, son factibles dentro del Proyecto Chasqui.”

De la revisión efectuada, no se remite el estudio de necesidad final de la AMT, se adjunta únicamente el documento de levantamiento de información de bases para seleccionar persona jurídica de derecho privado que tenga los recursos financieros y técnicos probados y contrastados que provean de una plataforma para uso del transporte comercial de taxi legalmente registrado que incluye la operación y administración de ésta en el DMQ, suscrito por el Sr. Wilson Fernando Narváez, Director de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad, quien no referencia las fuentes de la información, ni se adjunta documentación alguna respecto del estudio de mercado.



Juan Manuel Carrión B.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-JMCB-2021-0129-O

Quito, D.M., 15 de julio de 2021

Por tanto, se concluye que no justifica la necesidad de participación del Municipio de Quito en un servicio privado, así como no señala la competencia que permitiría solventar este proceso.

Los análisis comparativos -detallados- entre distintas plataformas estudiadas

Usted manifiesta: “(...) La AMT, procuró realizar un análisis comparativo entre los componentes de distintas plataformas, con usos similares; sin embargo, únicamente se recibió una propuesta, con características distintas a las remitidas por la Secretaría de Movilidad, siendo imposible comparar las mismas. Por tanto, al no existir en el Distrito Metropolitano de Quito o en el país, una plataforma integral para el uso del taxismo legal (comercial y ejecutivo), no es posible realizar análisis comparativos entre plataformas de este tipo, siendo el objeto del concurso, recibir la mejor solución tecnológica para el desarrollo del objeto.”

De lo citado, se puede concluir que no se contó con un estudio comparativo, por ende, no se cuenta con este insumo necesario para una contratación pública.

Los indicadores sociales de impacto de la concesión en la población objetivo

Usted manifiesta: “El proyecto fue concebido, como una iniciativa tecnológica en respuesta a las necesidades de la ciudad y a las nuevas formas de moverse, tomando a la tecnología como una aliada para un transporte seguro y eficiente. La solución se basa en tres ejes o indicadores fundamentales que tendrán impacto en la ciudadanía del DMQ, las cuales se detallan a continuación:” “Se describe las cualidades de seguridad, inmediatez del servicio y facilidad”.

Sin embargo, del análisis se concluye que las cualidades de un servicio son expectativas de servicio y no se presentan indicadores con su inserción a través de algún estudio, por ende, no se cuenta con indicadores idóneos que permitan definir la población objetivo.

Los indicadores de impacto en la reducción de unidades ilegales por efecto de la concesión

Usted manifiesta: “La plataforma Chasqui, no está enfocada de manera primordial hacia este eje, pues busca ser una herramienta que permita mejorar la forma de operación del transporte comercial del sector del taxismo legal en el DMQ, añadiendo al modelo tradicional de trabajo de tomar un vehículo en la calle, un modelo moderno y tecnológico. Cabe indicar que, acorde a las competencias de la Agencia Metropolitana de Tránsito, se ejecutan operativos de control de vehículos informales, de manera constante y



Juan Manuel Carrión B.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-JMCB-2021-0129-O

Quito, D.M., 15 de julio de 2021

permanente.”

Por lo expuesto, se concluye que no existe un estudio sobre indicadores de impacto alguno y se menciona que se lo ejecutará a través de operativos a las unidades informales, acciones que se vienen realizando al momento.

El informe del análisis de costo/beneficio que demuestra que la nube es la mejor opción para este servicio

Usted manifiesta: “La Agencia Metropolitana de Tránsito con la finalidad de garantizar el servicio y por ende la disponibilidad de los sistemas, ha considerado que, la plataforma esté alojada y funcionando en una infraestructura en la nube (Cloud). Adicionalmente, ha solicitado que toda la infraestructura, se encuentre instalada en un centro de datos concurrentemente mantenibles, es decir un TIER 3; esto quiere decir que todos los componentes que conforman el centro de datos tengan redundancia (N+1). Es importante mencionar que, actualmente ni la AMT ni la DMI cuentan con un centro de datos de estas características. De igual manera, el alojamiento en la nube permitirá contar con las seguridades informáticas, puesto que el proveedor garantizará la integridad y seguridad de la información, así como, copias de seguridad, generadas automáticamente y con cifrado seguro, lo que evitará que la información quede vulnerable ante un posible hackeo.”

Esta explicación determina que no existe estudio alguno que demuestre que la nube sea mejor opción comparativamente con el almacenamiento de la data en territorio nacional conforme señala el “art. 146 Localización de datos. - literal c, del Código de la Economía Social y conocimientos” y en concordancia con las condiciones técnicas señaladas en el Informe Técnico publicado que cita “El oferente debe demostrar que sus servidores estarán en el territorio ecuatoriano en una data center que posea al menos certificación TIER 3”.

Adicionalmente, no se remite el informe de factibilidad de la Dirección Metropolitana de Informática conforme las políticas del MDMQ y/o su criterio técnico que señale las directrices para la recepción de la plataforma e infraestructura para el alojamiento de la data; infraestructura que por la inversión inicial prevista debería garantizar la intervención de los organismos de control ante la posible vulnerabilidad de la información y su impacto económico.

Se aclare la inversión inicial de \$ 4'684.133,00 dólares, con el detalle de costos de plataforma, por \$ 1.163.333,33 (Modelo y detalle de estimación costo de la plataforma)

Usted manifiesta: “Las especificaciones de la Plataforma, constan en el Informe Técnico,



Juan Manuel Carrión B.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-JMCB-2021-0129-O

Quito, D.M., 15 de julio de 2021

el cual tomó los presupuestos referenciales remitidos por la Secretaria de Movilidad, con base en costos operativos estimados, acorde al estudio de mercado, realizado por la referida entidad, mismos que fueron plasmados en la corrida financiera realizada por la AMT, que en uso de las atribuciones establecidas en la Resolución A-072, ejecutó el análisis de rubros a través de Mesa Técnica designada por el Director General para el efecto, utilizando diversos mecanismos, como se detalla en el numeral 2.2 del presente documento. Se debe tomar en cuenta, que los valores considerados son referenciales y los mismos podrán variar en las propuestas planteadas por los oferentes, de acuerdo a su visión tecnológica del proyecto.”

La proyección financiera suscrita por el Sr. Fernando Narváez, Director de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad de la Secretaria de Movilidad, señala una inversión inicial de \$ 1.163.333,33 y Uso de Google Cloud por \$ 281.000 anuales.

Del análisis realizado se concluye que no se cuenta con cuadros comparativos de ofertas con las que se haya efectuado una comparación económica tanto de software como de hardware, por tanto, no se cuenta con los soportes suficientes que justifiquen los resultados presentados por el Sr. Wilson Fernando Narváez.

De la misma manera, no se determina los componentes de hardware de alojamiento de la data en territorio nacional que permitan el plan de implementación inicial relacionado con la inversión inicial de \$ 1.163.333,33 y que se proyecta entregarlos al Municipio de Quito.

Detalle la campaña de medios, por radio, prensa y tv por \$ 3'380.000,00, según consta en el informe económico

Usted manifiesta: “Se definió de manera interna una propuesta de campaña de marketing para la plataforma Tecnológica “Chasqui”, misma que permitió realizar una investigación de mercado y validar el monto referencial asignado por la Secretaría de Movilidad para este rubro, constante en la Corrida Financiera. Es importante indicar que, la propuesta de campaña fue un referente de lo que se requería, sin embargo, en los pliegos no se especificó detalles de la misma, ya que el gestor delegado, podrá realizar las campañas de publicidad y marketing, acorde a su estudio del mercado y diseño del servicio de acuerdo a los beneficios ofertados al ciudadano.”

Por lo expuesto, se concluye que no se cuenta con los cuadros comparativos que justifique la inversión inicial de \$ 3.380.000 para la campaña.

Reseñe el Cumplimiento de la Norma Técnica 410-06 respecto de la presentación del Costo Total de Propiedad



Juan Manuel Carrión B.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-JMCB-2021-0129-O

Quito, D.M., 15 de julio de 2021

En su parte pertinente informa: “Cabe mencionar que, el proceso no se enfoca hacia una compra de un proyecto tecnológico, sino en la selección de un gestor privado que implemente, equipe, administre, mantenga y opere la plataforma tecnológica; no obstante, como se plasma en el Informe Técnico Financiero, en la inversión inicial se consideró no sólo el costo de la plataforma, sino los costos directos e indirectos de la misma”.

Por lo expuesto, se concluye que existe una inversión inicial que no clarifica el valor asignado para la plataforma y la infraestructura de alojamiento de la información en territorio nacional que al final del proyecto será objeto de entrega al MDMQ.

Detalle el estudio que permite determinar el valor de retribución de la concesión para el Municipio de Quito a través de la AMT

Se menciona que: “En el siguiente resumen financiero, se detallan las variables macroeconómicas utilizadas en el estudio de Ingeniería Matemática Financiera, los indicadores financieros y el porcentaje de contraprestación para el DMQ en función de la Tasa Interna de Retorno del Inversionista.” Resumen que señala un 24% para el MDMQ.

Esa conclusión respecto de la retribución del 24% al MDMQ no corresponde a participación económica alguna del Municipio en el servicio, por tanto, es necesario clarificar este ingreso.

Informe detallado del seguimiento a aprobación de la nueva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial por su incidencia en el objeto de la contratación

Usted informa: “Conforme lo determina la normativa legal vigente, el seguimiento a la aprobación del proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, corresponde a la Asamblea Nacional Constituyente, sin que a la AMT le corresponda ejecutar gestiones oficiales a ese respecto, sin embargo, siendo un tema de interés para el proyecto, la Comisión Técnica designada para llevar adelante el concurso público, se encuentra revisando permanentemente la información que las entidades responsables, ponen en conocimiento público, con el fin de realizar una toma oportuna de decisiones. Además, cabe mencionar que, mediante el Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2021-0939-O, de 02 de junio de 2021, la AMT remitió a la Presidencia del Ecuador sus observaciones a la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.”

Al respecto, se determina que se deberá continuar con el seguimiento e informar su



Juan Manuel Carrión B.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-JMCB-2021-0129-O

Quito, D.M., 15 de julio de 2021

incidencia con el presente proyecto.

Por el análisis efectuado y con el fin de salvaguardar los intereses institucionales, y en mi calidad de fiscalizador del MDMQ, recomiendo:

1. Dejar sin efecto el presente proceso ante la confirmación de estudios incompletos.
2. Reformular el mismo con los estudios necesarios que permitan un concurso público claro con recepción de garantías respecto de la real inversión e infraestructura que le permita al MDMQ los controles técnicos y financieros necesarios sin perjuicio institucional.
3. Consultar jurídicamente y remitir respuesta respecto de la competencia del Sr. Alcalde para autorizar la delegación suscrita a la AMT y la competencia de AMT para organizar este proceso con un servicio no público, según consta en el informe legal.
4. Gestionar con la Dirección Metropolitana Informática el informe de factibilidad o criterio técnico previo al proceso que incluya un pronunciamiento respecto de la oportunidad de recepción de equipos –hardware y software en beneficio del MDMQ.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Sr. Juan Manuel Carrión Barragan
CONCEJAL METROPOLITANO

Copia:

Señor Magíster
Michel Rowland García
Presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción

Señor Tecnólogo
Franklin Javier Gallardo Borja
Servidor Municipal 4

Señor
Wilson Fernando Narvaez Abad
Director Metropolitano de Desarrollo Tecnológico de la Movilidad - FD5

Señor Ingeniero
Pablo David Rivera Meza



Juan Manuel Carrión B.
CONCEJAL METROPOLITANO DE QUITO

Oficio Nro. GADDMQ-DC-JMCB-2021-0129-O

Quito, D.M., 15 de julio de 2021

Coordinador de Planificación, Seguimiento y Gestión Estratégica - Funcionario Directivo 4

Señorita Abogada
Cristina Verónica Pérez Coronel
Jefa de Contratación Pública - Funcionario Directivo 6

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)

Señora Licenciada
Liliana Elizabeth Molina Salazar
Servidor Municipal 13

