



**EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD
VIAL DEL CANTÓN PORTOVIEJO EP, PORTOVIAL EP**

**CONCURSO PÚBLICO
SELECCIÓN DE ALIADO ESTRATÉGICO**

PARA EL PROCESO DE:

**PROVISIÓN, IMPLEMENTACIÓN, ADMINISTRACIÓN, Y MANTENIMIENTO (CORRECTIVO Y
PREVENTIVO) DE UN SISTEMA INTEGRAL PARA LA GESTIÓN DE CONTROL DE
TRÁNSITO A TRAVÉS DE DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE
INFRACCIONES POR EXCESO DE VELOCIDAD EN EL CANTÓN PORTOVIEJO**

DICIEMBRE 2022

TÉRMINOS DE REFERENCIA

1. Antecedentes:

Mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril del 2012, el Consejo Nacional de Competencias, resolvió transferir, la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos del país, asignando al GAD Municipal del Cantón Portoviejo en el Modelo de Gestión B, y teniendo como rectoría local emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones, la cual mediante Resolución No. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, fue ratificada.

El Concejo Municipal del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Portoviejo, mediante Ordenanza publicada en el Registro Oficial No. 927 del 5 de abril del 2013, constituyó la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Cantón Portoviejo "EPM-PORTOVIAL", cuya ordenanza sustitutiva fue sancionada el 13 de diciembre de 2016; en la cual se determina que dicha Empresa Pública tiene por objeto *"...Organizar, administrar, regular y controlar las actividades de gestión, ejecución y operación de los servicios relacionados con la movilidad, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en la jurisdicción del cantón Portoviejo, propendiendo al mejoramiento y ampliación de los servicios públicos y de sus sistemas, buscando aportar soluciones convenientes, desde el punto de vista social, técnico, ambiental, económico y financiero..."*.

Mediante Resolución No. 005-CNC-2017 de fecha 30 de agosto de 2017 el Consejo Nacional de Competencias, resolvió revisar los modelos de gestión determinados en el artículo 1 de la Resolución No.- 0003-CNC-2015, de fecha 26 de marzo de 2015 y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No.- 475, de fecha 08 de abril de 2015, y Resolución 0002-CNC-2016, publicada en el Tercer Suplemento el Registro Oficial No.- 718, de fecha 23 de marzo de 2016, asignando al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Portoviejo al Modelo de Gestión A, con competencias para planificación, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial del Cantón Portoviejo, en los términos establecidos en la Resolución No.-006-CNC-2012, de fecha 26 de abril 2012 y publicada en el Suplemento del Registro Oficial No.- 712, de fecha 29 de mayo de 2012.

El numeral 20 del artículo 153 de la Ordenanza que regula el Desarrollo Institucional Municipal del Cantón Portoviejo, establece que es la función de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón Portoviejo PORTOVIAL EP, la de: *"...Prestar los servicios a su cargo u otros complementarios, conexos o afines que pudieren ser considerados de interés público, directamente o a través de asociaciones con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, contratos de gestión compartida, alianzas estratégicas, convenios de cooperación interinstitucional con entidades públicas o privadas y otras formas de asociación permitidas por la Ley..."*.

Con fecha 20 de marzo de 2018, el Directorio de PORTOVIAL EP, emite el *"Reglamento que Regula La Celebración de Asociaciones, Alianzas Estratégicas o Consorcios de La Empresa "PORTOVIAL EP"*.

Con fecha 20 de septiembre de 2022 mediante Directorio Extraordinario de la Empresa Pública de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del cantón Portoviejo PORTOVIAL EP, se autoriza al Gerente General dar inicio al proceso de selección y contratación de un aliado estratégico que se encargue de la provisión, implementación, administración, y mantenimiento (correctivo y preventivo) de un sistema integral para la gestión de control de tránsito a través de dispositivos tecnológicos para la detección de infracciones por excesos

de velocidad, en el Cantón Portoviejo.

Con fecha 28 de noviembre de 2022 mediante Resolución PORTOVIAL 2022-GER-RES0031 el Gerente General de PORTOVIAL EP, **RESUELVE**: *Conformar La Comisión Técnica – Económica del Proceso de Selección de un Aliado Estratégico para La provisión, implementación, administración, y mantenimiento (correctivo y preventivo) de un sistema integral para La gestión de control de tránsito a través de dispositivos tecnológicos para La detección de infracciones por exceso de velocidad en el cantón Portoviejo.*

Con fecha 19 de diciembre de 2022, la Arq. Maria Sol Cevallos Carrillo - Directora de Planificación, y delegada por la máxima autoridad para presidir la Comisión Técnica Económica del Proceso, solicita pronunciamiento jurídico *“aclarando lo solicitado por un miembro de La Comisión, así como de igual manera se indique, el proceso que jurídicamente corresponda seguir para notificar a La CTE y a Manabí Vial EP (a este último corresponde notificar ya que tiene la concesión de La vía) las competencias asumidas por PORTOVIAL EP, en caso de que sea viable jurídicamente asumir La competencia del tramo de La Vía Estatal E30 sentido Portoviejo – Montecristi desde el Hemiciclo de Las Banderas hasta donde corresponda territorialmente Los límites de jurisdicción del cantón. La aclaración del proceso a seguir para notificar incluye también que se indique si La notificación procede realizarse previo a La convocatoria de invitación pública del proceso, o posterior de La misma, es decir previo a La suscripción del Contrato”.*

Con fecha 19 de diciembre de 2022, el Dr. Franklin Santacruz Lascano - Director Jurídico de PORTOVIAL EP, en el que en su pronunciamiento indica que: *“... para resolver la primera consulta planteada, es necesario señalar que la competencia de planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial es CANTONAL, por lo que el proceso de selección de un Aliado Estratégico que se encargue de la provisión, implementación, administración, montaje y mantenimiento (correctivo y preventivo) de un sistema integral para la gestión de control de tránsito a través de dispositivos tecnológicos para la detección de infracciones por excesos de velocidad en el Cantón Portoviejo, deberá circunscribir su ámbito de acción, dentro de Los LÍMITES CANTONALES, lo cual es distinto a Los límites urbanos de La ciudad de Portoviejo, o a La definición de malla urbana, criterios que no son válidos para definir que el control del tránsito, el transporte terrestre y La seguridad vial que se asumió Portoviejo, sea únicamente hasta el Hemiciclo de Las Banderas, por el contrario debo ser enfático en señalar, que La competencia es CANTONAL lo cual incluye Las 9 parroquias urbanas; y, 7 parroquias rurales del Cantón. Es por ello que, acorde a La normativa legal vigente, no se necesita suscribir convenio alguno, pues Portoviejo asumió La totalidad de competencias con respecto a este tema, para lo cual mantiene el sistema de gestión A, otorgado por el Concejo Nacional de Competencias, sin embargo se debe notificar a La ANT como ente rector, y a La CTE que actualmente mantiene controles de velocidad mediante dispositivos tecnológicos, que se ha gestionado dicho control, mediante un aliado estratégico, previo a La suscripción del Contrato respectivo, para lo cual se recomienda gestionar lo pertinente ante el Directorio de PORTOVIAL EP”.*

Con fecha 27 de diciembre de 2022, la Arq. Maria Sol Cevallos Carrillo - Directora de Planificación, y delegada por la máxima autoridad para presidir la Comisión Técnica Económica del Proceso, solicita aclaración a pronunciamiento jurídico emitido en Informe Jurídica PORTOVIAL2022-INF-08 *“Se solicita a Ud. de La manera más cordial se realice aclaración a Las siguientes interrogantes: Al no estar emplazados 3 de Los 4 dispositivos tecnológicos propuestos dentro de La zona urbana y considerando que actualmente La vía estatal E30 se encuentra con Las competencia de tránsito a La CTE, ¿Es jurídicamente viable asumir dicha competencia, y ubicar en ella dispositivos tecnológicos bajo un modelo de gestión*

que considere la provisión, implementación, operación, administración, montaje y mantenimiento de un sistema integral para la gestión del control de tránsito? De igual manera teniendo claro, que 3 dispositivos tecnológicos propuestos se emplazan dentro de la zona rural, ¿Es necesaria la suscripción de convenios interinstitucional de cooperación ya sea para ejercer el control compartido o para la delegación integral del mismo?”

Con fecha 19 de diciembre de 2022, el Dr. Franklin Santacruz Lascano - Director Jurídico de PORTOVIAL EP, en el que en su pronunciamiento indica que: *“En atención a su Memorando Nro. PORTOVIAL-2022-PLA-MEM-0264 de 27 de diciembre de 2022, mediante el cual solicita un alcance respecto del pronunciamiento jurídico PORTOVIAL2022-INF-084, emitido por esta área de gestión me ratifico en el contenido del informe jurídico PORTOVIAL2022- INF-086 en el cual con absoluta claridad determina que en el caso de la ciudad de PORTOVIEJO, se asumió la totalidad de la competencia de planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, dentro de la TOTALIDAD de la circunscripción CANTONAL”*

2. Base legal:

La Constitución de la República en su artículo 238 establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiaridad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la sección del territorio nacional.

La Constitución de la República del Ecuador en el numeral 6 del Art. 264 Los Gobiernos Municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

[...]

6) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Así como el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, en su artículo 55, establece las competencias exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, literal f) Planificar, Regular y Controlar el Tránsito, y el Transporte Terrestre, dentro de su circunscripción cantonal.

El artículo 315 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado constituirá empresas públicas para: *“(...) La gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas (...);”* y que: *“(...) Las empresas públicas estarán bajo la regulación y control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la Ley; funcionarán como sociedades de derecho público, con responsabilidad jurídica, autonomía presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales (...).”*

El artículo 394 ius dem, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo será prioritaria.

De igual manera, el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en

materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte dentro de su jurisdicción.

El Concejo Nacional de Competencias mediante la Resolución N° 006-CNC-2021, publicada en el Registro Oficial, Suplemento, N° 712 del 29 de mayo de 2012, resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, entre ellos a favor del Cantón Portoviejo.

La disposición Transitoria Decimoctava de la ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación control de tránsito terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD (...)”*

EL artículo 54 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece que los GADS cantonales deberán: *“Ejecutar las competencias exclusivas y concurrentes reconocidas por la Constitución y la ley y en dicho marco, prestar los servicios públicos y construir la obra pública cantonal correspondiente con criterios de calidad, eficacia y eficiencia, observando los principios de universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, solidaridad, interculturalidad, subsidiariedad, participación y equidad (...)”*.

En el artículo 55 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorio, Autonomía y Descentralización (COOTAD), establece las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, indicando que “los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; (...) literal f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal”

BASE LEGAL CONTROL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL GADS MUNICIPALES

La reformada Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, vigente desde el 10 de agosto de 2021, establece que:

Art. 30.1.A.- Del Control de tránsito de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.- La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional ejercerá el control de tránsito sobre la red vial estatal y sus corredores arteriales y vías colectoras, siempre que no atraviesen por zonas urbanas dentro de la jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Art. 30.2.- Unidades de Control de Transporte.- El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos. Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, estarán conformadas por personal civil especializado, seleccionado y contratado por el Gobierno Autónomo Descentralizado y formado por la Policía Nacional del Ecuador, la Comisión Nacional de Tránsito del Ecuador y/o Institutos Tecnológicos e Instituciones de

Educación Superior especializados en transporte, tránsito y Seguridad Vial, salvo que se trate de control de tránsito por medio de medios tecnológicos debidamente avalados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En las circunscripciones territoriales donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no hayan asumido el control operativo del tránsito, podrán efectuarlo mediante el uso de medios tecnológicos, a través de la suscripción de convenios interinstitucionales con el organismo que ejerza el control operativo en la circunscripción territorial respectiva, en cuyo caso los valores recaudados por concepto de multas captadas por medios tecnológicos, se distribuirán en los términos establecidos en el convenio suscrito, y constituirán en su proporción, ingresos propios tanto para los Gobiernos Autónomos Descentralizados como para el organismo de control correspondiente. La distribución de recursos podrá sujetarse a figuras jurídicas como la del fideicomiso. De conformidad con la forma de ejercicio de las competencias prevista en la legislación relativa a descentralización, en las circunscripciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, no se encuentren calificados para asumir el control operativo del tránsito, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá delegar esta facultad a la Comisión de Tránsito del Ecuador.

Art. 30.4.- Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción. Cuando dos o más ámbitos de operación del transporte terrestre y tránsito establecidos jerárquicamente por esta Ley: Internacional, Interprovincial, Intraprovincial e Intracantonal utilicen simultáneamente redes viales emplazadas fuera de las áreas definidas como urbanas por los Gobiernos Autónomos Regionales, Metropolitanos o Municipales, la regulación y control del transporte terrestre y tránsito serán ejercidas por la entidad pública con la competencia en el transporte terrestre y tránsito de mayor jerarquía. La regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el sistema de red vial estatal, definidas por el Ministerio del ramo, siempre que no atraviesen por las zonas urbanas o rurales de la circunscripción territorial y jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, será de competencia de la Policía Nacional del Ecuador o de la Comisión de Tránsito del Ecuador, según sea el caso. Para el cumplimiento de las finalidades del control de tránsito dentro de las jurisdicciones de los distintos entes de control, se podrán suscribir convenios interinstitucionales de cooperación ya sea para ejercer el control compartido o para la delegación integral del mismo.

3. Objeto:

Selección de un aliado estratégico para la provisión, la implementación, administración, operación, y mantenimiento de un sistema integral para la gestión de control de tránsito que integre cuatro dispositivos tecnológicos de detección de infracciones por exceso de velocidad ubicados en el cantón Portoviejo.

4. Alcance:

En los últimos años a nivel nacional, el constante crecimiento vehicular y su relación directamente proporcional con la baja conciencia vial, sumado al descuido de propuestas de soluciones y acciones correctivas de los problemas de seguridad vial, relacionado con la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito en su jurisdicción cantonal, se traduce en la problemática que opera en las vías, es decir los conductores, al no estar capacitados técnicamente con temas que ayuden a contribuir a una mejor concientización de seguridad y educación vial.

La poca señalización vertical y falta de señalización horizontal sumado a la impericia de los conductores ha hecho que los siniestros de tránsito se vuelvan cotidianos en el diario vivir de las poblaciones, todo este conjunto es desfavorable frente al alto índice de siniestros de tránsito.

Los conductores de las unidades de transporte, tienen un principio común, que es reducir tiempos de viaje, desde un lugar de origen a un lugar de destino, motivo causal de los siniestros, por lo que conlleva al irrespeto de los límites de velocidad, tanto de transportistas en el sector público y comercial, en su llamada guerra del centavo.

La falta de planificación en temas del sistema de movilidad y vialidad, se vincula a la infraestructura inadecuada y falta de dispositivos, mecanismos y/o sistemas de control de tránsito, esquema que produce que se aumenten los índices de siniestralidad.

No establecer límites de velocidad en las vías jurisdiccionales del cantón, con la falta de control de tránsito mediante cualquier sistema de regulación de circulación de las unidades de transporte privado, público y comercial, produce un peligro constante en las vías para los usuarios viales.

5. Objetivos:

5.1. Objetivo general:

Incrementar los niveles de convivencia y seguridad vial mediante la implementación, administración, operación, y mantenimiento de un sistema integral para la gestión del control de tránsito, que permita la detección de infracciones por exceso de velocidad dentro el cantón Portoviejo en cuatro zonas neurálgicas establecidas dentro de la jurisdicción cantonal.

5.2. Objetivos específicos:

- Reducir los índices y factores de siniestralidad registrados en la jurisdicción de PORTOVIAL EP en su TIPOLOGÍA “Exceso de velocidad”.
- En operativos de control de tránsito reducir la tasa de accidentes de tránsito en zonas y lugares establecidos como puntos críticos en materia de tránsito.

6. Conveniencia de selección de un aliado estratégico:

Mediante Informe financiero de fecha septiembre 2022, la Econ. Mariela Polit

Vera - Directora Administrativa Financiera de Portovial EP, concluye que: *“Es una alternativa óptima para PORTOVIAL EP, de acuerdo con La Limitante de disponibilidad económica para el presente ejercicio presupuestal, establecer mediante concurso público la búsqueda de una Alianza Estratégica para la implementación de un sistema integral para la gestión del control de tránsito a través de dispositivos tecnológicos para la gestión del control de tránsito en la circunscripción territorial de PORTOVIAL EP”.*

Mediante Informe Jurídico de fecha 15 de septiembre de 2022, el Dr. Franklin Santacruz concluye que: *“El principio constitucional de juridicidad establecido en los artículos 226 de la Constitución de la República del Ecuador y 14 del Código Orgánico Administrativo, establecen que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, los 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, en instrumentos internacionales, en la ley, los principios y en la jurisprudencia aplicable, bajo tal contexto y analizada la solicitud de criterio jurídico por parte de la Dirección de Planificación de PORTOVIAL EP, y con el propósito de mejorar y contribuir con el desarrollo institucional enfocados en los proyectos y planes institucionales de acuerdo al modelo de gestión A, y en función de los informes remitidos por las áreas pertinentes, es jurídicamente viable la convocatoria de un proceso de selección de Alianza Estratégica”.*

La capacidad asociativa entre el sector público y privado, a través de Alianza Estratégica garantiza el aprendizaje recíproco de nuevas modalidades en la ejecución de Proyectos Integrales de Seguridad Vial, con la optimización de recursos económicos y de talento humano para la empresa Pública, dando la oportunidad de que la ciudad de Portoviejo alcance un decrecimiento de los índices de accidentes de tránsito y se salve vidas humanas, aportando de esta manera a las políticas públicas actuales.

La Alianza estratégica, siendo una de las formas de capacidad asociativa, no obliga a la creación de nuevas organizaciones y/o empresas, desagregando las responsabilidades técnicas, administrativas y legales de cada uno de los Aliado Estratégicos, sin desmedro de la responsabilidad de cada una de las partes en el cumplimiento de las obligaciones contractuales, por lo que, voluntariamente al asociarse, responde de manera conjunta; siendo de esta manera, que la Administración de la Alianza Estratégica a cargo de la Entidad Pública, conlleva al apalancamiento financiero y fortalecimiento por parte del ente Privado, garantizando de esta manera, el mejoramiento del servicio y cumplimiento de sus objetivos empresariales.

La selección de un Aliado Estratégico privado para suscribir una Alianza Estratégica público - privado, permite unificar y fortalecer recursos, que permitan cumplir los objetivos empresariales de la Empresa Pública, basados en una correcta administración de recursos públicos e inyección de financiamiento privado.

7. Justificación:

La problemática que vive el Ecuador es la misma que se da a nivel mundial. El alto número de siniestros de tránsito se ven traducidos en 1.25 millones de fallecidos aproximadamente en todo el mundo, siendo la segunda causa de muerte en los países Latinoamericanos, lo que se convierte en una problemática de salud pública de acuerdo a lo dispuesto por la Organización Mundial de la Salud (OMS) debido al crecimiento de los índices de mortalidad y el impacto social, consecuente al constante crecimiento poblacional y el parque automotor en los últimos años.

Los estudios de tránsito y seguridad vial, desarrollados por la Organización Mundial de la Salud, observan que en su mayoría las personas de un rango de 18 a 25 años, es decir adolescentes, son los que se ven inmiscuidos en los siniestros de tránsito, por la mayor probabilidad de conducir en exceso de velocidad, por tanto, causar problemas viales, por otro lado, se evidencia que particularmente los conductores son varones, en gran porcentaje de los siniestros de tránsito.

Los siniestros de tránsito en el Cantón Portoviejo representan una gran problemática para el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Cantonal, por lo que la implementación y puesta en funcionamiento de sistemas de control de tránsito, a través de tecnología para el control, es un pilar fundamental para aportar soluciones frente a los problemas viales y las mismas actividades pueden llegar a alinearse con los objetivos de desarrollo sostenible de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Si se pone en funcionamiento los sistemas tecnológicos de tránsito, los índices de mortalidad y siniestralidad, pueden reducirse en su mayoría, buscando la mitigación de la problemática actual vial, regulando la capacidad de conducir, con la reducción de la velocidad, protección de la integridad física; a fin de mejorar la calidad de vida de la población.

- Identificación de siniestralidad

De acuerdo a la fuente de datos del Sistema AXIS-CTE / SIE-CTE que ha sido elaborado por la Dirección de Planificación a través de su Unidad de Estadísticas de la Comisión de Tránsito del Ecuador, se observa el registro de siniestros, fallecidos y heridos en el Cantón Portoviejo entre el periodo 2017 al 2021, misma información se demuestra a continuación:

Mes	TOTAL DE SINIESTROS					
	Totales	2017	2018	2019	2020	2021
ENERO	26	-	7	7	7	5
FEBRERO	24	-	5	10	5	4
MARZO	31	-	10	14	3	4
ABRIL	21	-	8	8	-	5
MAYO	18	-	10	4	2	2
JUNIO	18	-	3	7	2	6
JULIO	37	-	16	5	4	12
AGOSTO	32	2	6	8	4	12
SEPTIEMBRE	41	8	7	7	9	10
OCTUBRE	39	6	13	6	7	7
NOVIEMBRE	31	5	8	11	3	4
DICIEMBRE	38	3	10	11	9	5
Totales	356	24	103	98	55	76

Según la información del total de siniestros en los últimos cinco años se ha reflejado una fluctuación de incremento y decrecimiento de siniestros de tránsito, con un total de 356 siniestros de tránsito.

Mes	TOTAL DE FALLECIDOS					
	Totales	2017	2018	2019	2020	2021
ENERO	4	-	3		1	
FEBRERO	1	-		1		
MARZO	3	-		2	1	
ABRIL	1	-	1		-	
MAYO		-				
JUNIO	3	-	1		1	1
JULIO	2	-	2			
AGOSTO	1			1		
SEPTIEMBRE	3	2	1			
OCTUBRE	2			1		1
NOVIEMBRE						
DICIEMBRE						
Totales	20	2	8	5	3	2

En los siniestros de tránsito que se han suscitado desde el año 2017 al año 2021, se ha registrado un total de 20 personas que han fallecido.

Mes	TOTAL DE HERIDOS					
	Totales	2017	2018	2019	2020	2021
ENERO	25	-	6	10	5	4
FEBRERO	23	-	8	8	4	3
MARZO	31	-	11	14	2	4
ABRIL	21	-	4	14	-	3
MAYO	15	-	10	3		2
JUNIO	12	-	1	6	1	4
JULIO	34	-	12	5	2	15
AGOSTO	37		9	6	4	18
SEPTIEMBRE	43	8	8	10	5	12
OCTUBRE	34	4	13	3	6	8
NOVIEMBRE	29	7	5	11	4	2
DICIEMBRE	48	3	11	16	10	8
Totales	352	22	98	106	43	83

Son 352 personas que han resultado con heridas en los siniestros de tránsito en los últimos cinco años a partir del año 2017 hasta el año 2021, siendo el año 2019 donde se registró la mayor cantidad de personas heridas.

Conforme a los siniestros registrados por severidad en el cantón Portoviejo

2017-2021, la mayoría de los tipos de severidad son graves, luego vienen leves y terminan con severidad fatal. Además, la mayoría de los siniestros con todos los tipos de severidad ha sido el año 2018 con un total de 103 siniestros.

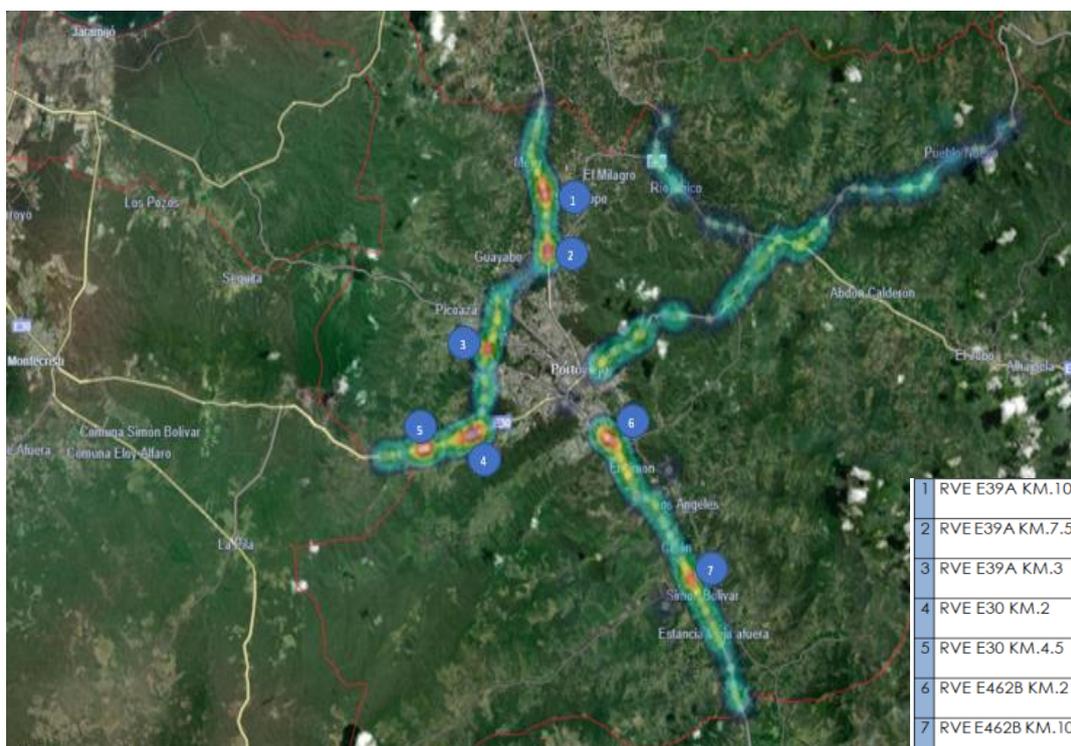
A continuación, se demuestra el listado de puntos negros en el cantón Portoviejo de acuerdo al tramo de la carretera, con el registro de siniestros, fallecidos y heridos en los tres últimos años.

Provincia	TRAMO CARRETERA	TOTAL DE SINIESTROS			
		Totales	2019	2020	2021
MANABI	E30 E KM.2	16	6	3	7
MANABI	E30 E KM.3	19	10	6	3
MANABI	E30 E KM.4	15	4	9	2
MANABI	E30 E KM.5	14	7	5	2
MANABI	E39A KM.8	20	10	2	8
MANABI	E39A KM.10	23	9	3	11
MANABI	E39A KM.11	14	7	-	7
MANABI	E39A KM.12	13	8	2	3
MANABI	E462B KM.3	32	13	5	14
MANABI	E462B KM.4	13	7	4	2
MANABI	E462B KM.6	13	4	3	6
MANABI	E462B KM.7	16	7	3	6
MANABI	E462B KM.9	19	8	5	6
MANABI	E462B KM.10	14	4	2	8

Provincia	TRAMO CARRETERA	TOTAL DE FALLECIDOS			
		Totales	2019	2020	2021
MANABI	E30 E KM.2	1		1	
MANABI	E30 E KM.3				
MANABI	E30 E KM.4	1		1	
MANABI	E30 E KM.5				
MANABI	E39A KM.8	1	1		
MANABI	E39A KM.10	1	1		
MANABI	E39A KM.11			-	
MANABI	E39A KM.12				
MANABI	E462B KM.3				
MANABI	E462B KM.4	2	2		
MANABI	E462B KM.6				
MANABI	E462B KM.7	2		2	
MANABI	E462B KM.9	1	1		
MANABI	E462B KM.10	1			1

Provincia	TRAMO CARRETERA	TOTAL DE HERIDOS			
		Totales	2019	2020	2021
MANABI	E30 E KM.2	12	6	1	5
MANABI	E30 E KM.3	28	17	5	6
MANABI	E30 E KM.4	21	13	7	1
MANABI	E30 E KM.5	14	8	4	2
MANABI	E39A KM.8	18	9	3	6
MANABI	E39A KM.10	27	5	3	19
MANABI	E39A KM.11	17	9	-	8
MANABI	E39A KM.12	10	6	2	2
MANABI	E462B KM.3	31	12	5	14
MANABI	E462B KM.4	14	6	6	2
MANABI	E462B KM.6	11	3	2	6
MANABI	E462B KM.7	13	5	2	6
MANABI	E462B KM.9	35	17	12	6
MANABI	E462B KM.10	19	8	1	10

- Mapa de calor mediante ubicación georeferencial de los siniestros de tránsito en el cantón Portoviejo:



- Identificación de puntos negros para instalación de dispositivos de control de velocidad

De acuerdo con el análisis situacional actual de accesibilidad del cantón, la identificación de accidentabilidad a través del número de siniestros de tránsito,

la configuración vial y el comportamiento de los usuarios viales, así como, la situación actual de la operatividad de los radares de velocidad; se determinó los puntos para instalación de dispositivos de control de velocidad en reemplazo de los actuales radares existentes que opera de manera unidireccional en la vía Estatal E30 sentido Portoviejo - Montecristi, adicionalmente que se requiere reforzar el control implementando la señalética vertical y horizontal definida por la norma INEN RTE 04.

8. Metodología y plazos de ejecución.

Descripción detallada de las fases para la provisión, implementación, operación, administración, y mantenimiento de un sistema integral para la gestión del control de tránsito a través de dispositivos tecnológicos para detección de infracciones por exceso de velocidad en el cantón Portoviejo; en cada una de las fases se establecerá el tiempo estimado de ejecución.

La metodología de trabajo del presente proceso será de acuerdo con las siguientes fases:

PRIMERA FASE: PROVISIÓN, IMPLEMENTACIÓN E INSTALACIÓN

La provisión, implementación e instalación del proceso se deberá realizar dentro del periodo de hasta **DOCE (12) meses** subsiguientes a la firma del contrato hasta la correcta instalación del equipamiento y finalmente su adecuado funcionamiento en las condiciones reales previstas y a las estipuladas en las leyes y más normativas pertinentes, así también mediante la ejecución de protocolos de pruebas y su respectiva etapa de socialización, sin que implique que deberá cumplirse dicho período a su término para su inicio de operación, pudiendo iniciar su operatividad antes del plazo otorgado, siempre y cuando se encuentre operativo dicho sistema y se haya cumplido con la etapa de socialización.

SEGUNDA FASE: OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

Una vez cumplida la fase de instalación e Implementación y debidamente comprobada, el plazo para la operación y administración del contrato por parte de la Gestión Privada será el establecido en la oferta adjudicada, el mismo que podrá ser de hasta **DOCE (12) años**, contados a partir de la fecha de notificación de inicio de operaciones.

TERCERA FASE: MANTENIMIENTO

A la par con la fase de operación y administración del contrato, la Gestión Privada deberá brindar el mantenimiento a los equipamientos para el control de velocidad, a la plataforma de tratamientos de infracciones de tránsito, y a la señalética horizontal y vertical, y demás productos del proceso por el tiempo que dure la Alianza Estratégica.

9. Obligaciones de PORTOVIAL EP:

Suscribir a través del administrador del contrato, las actas de entrega recepción de los trabajos recibidos, siempre que se haya cumplido con lo previsto en la ley para la entrega recepción; y, en general, cumplir con las obligaciones derivadas del contrato.

Reconocer el pago del porcentaje al Operador, que se instrumentalizará a través del Fideicomiso creado para el efecto durante la etapa de implementación. Los costos de la creación del fideicomiso correrán a cargo del Aliado Estratégico adjudicado.

“Portovial EP” se reserva el derecho de exigir al Aliado Estratégico la documentación que acredite estar al día en el pago de salarios y demás rubros emergentes de la relación laboral, así como los comprobantes que justifiquen que está al día en el pago de las contribuciones a la seguridad social.

El incumplimiento, por parte del Aliado Estratégico, en el pago de las retribuciones a los trabajadores asignados al cumplimiento de las tareas contratadas será objeto de multa de acuerdo con lo establecido en el presente Pliego.

Designar al administrador de contrato dentro del periodo de transición, funcionario de PORTOVIAL EP que tendrá las atribuciones previstas en el contrato y aquellas que le atribuye la Ley.

Cualquier otra que se derive natural y legalmente del objeto del contrato sea exigible por constar en los documentos que lo integran o en norma legal específicamente aplicable.

10. Obligaciones del Aliado Estratégico

El operador deberá realizar la provisión, implementación, operación, administración, y mantenimiento de un sistema integral para la gestión del control de tránsito a través de dispositivos tecnológicos para detección de infracciones por exceso de velocidad en el cantón Portoviejo, objeto del presente Concurso Público y garantizar la durabilidad y continuidad del servicio propuesto durante toda la duración del contrato.

Implementar e instalar equipamientos para el control de velocidad que cuente con el certificado único de homologación debidamente otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito y que cuente con el personal certificado por el fabricante para instalación, operación y mantenimiento, así como la respectiva certificación INEN para la validación de los equipos metrológicos. La Agencia Nacional de Tránsito deberá realizar la inspección in situ del dispositivo que va a hacer homologado.

El operador se encargará de la instalación de los dispositivos tecnológicos, así como del pago de todas las tasas, gravámenes u otra figura jurídica que pudieran resultar exigibles por el hecho de la instalación de dichos dispositivos tecnológicos.

Adquirir y mantener todas las licencias de uso y explotación de software, en las condiciones requeridas como parte del sistema.

El operador deberá presentar un cronograma de mantenimiento vigente por el tiempo de vida útil de acuerdo a las Resoluciones INCOP N°085-2013, INCOP N°090-2013, Servicio de Rentas Internas de acuerdo al literal 28.6 c) Depreciación acelerada de activos fijos, cuyo objetivo es precautelar la veracidad de las pruebas ejecutadas en el dispositivo.

Los sueldos y salarios del personal del Aliado Estratégico se estipularán libremente, pero no serán inferiores a los mínimos legales vigentes en el país.

El Aliado Estratégico deberá pagar los sueldos, salarios y remuneraciones a su personal, sin otros descuentos que aquellos autorizados por la ley, y en total conformidad con las leyes vigentes en el Ecuador. Los contratos de trabajo deberán ceñirse estrictamente a las leyes laborales del Ecuador.

Serán también de cuenta del Aliado Estratégico y a su costo, todas las obligaciones a las que está sujeto según las leyes, normas y reglamentos relativos a la seguridad social.

El Aliado Estratégico deberá dar mantenimiento permanente a los equipamientos para control de velocidad, y a la plataforma de tratamiento de infracciones de tránsito, notificando al administrador de contrato la periodicidad de mantenimiento, o los justificativos pertinentes.

El Aliado Estratégico deberá entregar la licencia del software a utilizar a PORTOVIAL EP con un usuario y contraseña para el acceso de la plataforma solo con un rol de consulta y reporte.

Cumplir con todas las normas vigentes en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial relativa a señalización, control y gestión de los reportes, informes, reproducciones, inspecciones o auditorias que requieran realizar las autoridades de control o de juzgamiento de contravenciones y/o delitos en materia de tránsito, dentro de los parámetros previstos en la Ley.

Obtener y mantener vigentes, durante todo el plazo del contrato, todos los permisos que fueren necesarios para la adecuada operación del Sistema incluyendo, pero no limitándose a los permisos municipales, laborales, tributarios, de seguridad social, ambientales, de telecomunicaciones, de ser el caso, y demás que sean necesarios para el funcionamiento del Sistema.

Poner en conocimiento de PORTOVIAL EP las modificaciones significativas que proyecte realizar en materia de infraestructura, instalaciones y equipamientos de rendimiento y características mínimas.

Entregar a PORTOVIAL EP la metodología del trabajo del sistema, dentro del periodo de implementación.

Mantener indemne a PORTOVIAL EP de cualquier reclamo por parte de acciones a terceros, incluyendo del gobierno central y/o de órgano de regulación nacional por fallas del sistema, Esto incluye el evento de violación a la confidencialidad y no divulgación de la información registrada y captada por el mismo, siempre y cuando se haya demostrado plenamente que la violación fue debida al OPERADOR.

Mantener indemne a PORTOVIAL EP por cualquier responsabilidad relacionada con la operación, gestión y control de sistema, incluyendo indemnizaciones por responsabilidad extracontractual, por mala o deficiente operación del sistema. Entregar a PORTOVIAL EP el plan de contingencia y rescate de la Gestión y control del sistema, dentro del periodo de implementación.

Suministrar a PORTOVIAL EP los documentos que justifiquen la inversión realizada y que permitan la correcta determinación de los costos históricos de la misma. Estos documentos podrán ser facturas, contrato de obra, certificados, liquidaciones de importación u otro documento habilitante válido de forma anual.

El Aliado Estratégico debe asegurar una correcta y legal ejecución del contrato en los términos establecidos. Deberá cumplir con la legislación ecuatoriana en la materia relacionada con la ejecución del contrato.

Cualquiera otra que se derive natural y legalmente del objeto del Contrato y que sea exigible para constar en los documentos que lo integran o norma legal específicamente aplicable.

11. Plazo de la alianza estratégica

El plazo de ejecución de la alianza estratégica será de hasta 12 años, contados a partir de la fecha de notificación de inicio de operaciones.

12. Productos o servicios esperados - especificaciones técnicas

El aliado estratégico deberá demostrar suficiente capacidad para cumplir con la provisión, implementación, operación, administración, y mantenimiento de un sistema integral para la gestión del control de tránsito a través de dispositivos tecnológicos para detección de infracciones por exceso de velocidad en el cantón Portoviejo.

En función de ello, el equipo propuesto deberá cumplir con la totalidad de los requerimientos técnicos, especificaciones y alcances establecidos en las especificaciones técnicas, las mismas que se detallan a continuación:

PLATAFORMA DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO

El sistema informático para el tratamiento de las infracciones de tránsito debe ser una plataforma informática capaz de gestionar, validar, generar y notificar las sanciones producto de las infracciones de tránsito que se produzcan dentro del Cantón.

El sistema informático debe permitir la interconexión de los diferentes dispositivos captadores de infracciones, el procesamiento de la información entregada y su presentación a través de interfaces 100% web que permitan gestionarla, validarla y auditarla.

El sistema informático debe tener principalmente la capacidad de manejar la carga de infracciones de forma automática, desde la descarga de los equipos de captura como radares de velocidad hasta su notificación al infractor, además de contar con el módulo de reportes y gráficos de históricos y estadísticos, y a su vez, la interoperabilidad con los Sistemas Únicos Integrados de Registros de Tránsito y Transporte de la ANT, y otros sistemas de entes públicos gubernamentales.

La multa debe de notificarse por vía correo electrónico, mensaje de texto y/o vía telefónica, estando en sincronía con los sistemas mencionados. Las características mínimas que debe tener la plataforma será la siguiente:

- Interconexión y transmisión de datos con los dispositivos de detección de infracciones.
- Almacenar los registros detectados, así como sus evidencias
- Gestión, validación y procesamiento de las infracciones.

- Módulo de notificación de infracciones por algunos de los siguientes medios electrónicos, Mail, SMS, o Llamada telefónica (creación automática de la boleta conforme las ordenanzas o normativa legal vigente).

- Módulo de reportes y gráficos de históricos y estadísticos.

- Módulo de consultas de infracciones de tránsito.

- Interoperabilidad con los Sistemas Únicos Integrados de Registros de Tránsito y otras unidades gubernamentales.

- Cuando exista actualizaciones a nivel de software y firmware, verificar el cumplimiento del dispositivo en base a los parámetros estipulados en la Resolución N°097-DIR-2016-ANT del Reglamento de Homologación, uso y validación de Sistemas, dispositivos y equipos Tecnológicos para la Detección y Notificación de Infracciones de Tránsito.

- El operador deberá desarrollar un Web Services para las comunicaciones e integración al proceso de registro de Infracciones con el sistema de Portovial.
- Dentro del Web Service se deberá definir los métodos a utilizar en el procedimiento.

EQUIPAMIENTO PARA EL CONTROL DE VELOCIDAD

Los dispositivos de control continuo de infracciones por exceso de velocidad deberán estar distribuidos por toda la circunscripción territorial, correctamente instalados y operando. Todos los equipos serán aptos para funcionar en exteriores y de forma ininterrumpida. Adicional para cada punto de control o zona de control se la provisionará en caso de ser necesario la correcta señalética vial horizontal y vertical.

Se utilizarán dispositivos de detección de infracciones que cumplan con las siguientes condiciones generales:

- Reconocimiento automático de placas incorporado.
- Detección vehículos y medición de la velocidad
- Fotografías de la placa y vehículo.

Considerando posibilidades de requerir en un futuro nuevos tipos de control de infracciones los equipos deberán presentar una adaptabilidad para detección de otro tipo de infracciones de tránsito tales como control de evasión de luz roja, giro indebido, reconocimiento de caracteres de matrícula (pico y placa).

El dispositivo para el control de velocidad fijo, a ser utilizados en los puntos o zonas de control, deberán contemplar al menos las siguientes características básicas para su implementación:

La cámara de Gestión de Exceso de velocidad deberá cumplir con los siguientes requerimientos:

CAPTURA DE INFRACCIONES	
Captura de exceso de velocidad	Detección de velocidad Captura de imagen y procesamiento automático.
Captura de vehículos en tránsito	Detección y procesamiento continuo de vehículos incluso sin placas para estadísticas y control.
Datos de la infracción	Ubicación, infracción, velocidad, tipo de vehículo y número de carril, fecha, hora, tiempo transcurrido entre las imágenes.
Evidencia de la infracción	Imagen a color del vehículo infractor Imagen de la placa del infractor.
Detección de vehículos:	>= 25 vehículos de manera simultanea
SISTEMA DE CAPTURA DE IMÁGENES	
Cámara	Mín. 5 MPx
Reconocimiento de placas	Si
Detección	>= 99%

Efectividad	>= 95%
Cámara	Mín. 5 MPx
Grabación HD	>= 30 fps
Analítica de imagen	Clasificación de vehículos
Formato de Imagen	JPEG
CARACTERÍSTICAS	
Rango de detección velocidad de detección (Km/h)	>= 20 <=300
Carriles detectados	>= 3 carriles de manera bidireccional
Distancia de trabajo [m]	10 m a 50 m tráfico en sentido contrario 15 m a 50 m del tráfico de salida
SISTEMA Y ENVIÓ DE INFORMACIÓN	
Protocolos estándar	TCP/IP, SNMP,
Envío de infracciones	Mediante FTP cliente-servidor
Almacenamiento interno	SI
COMUNICACIÓN Y PUERTOS	
Comunicación	Ethernet/3G/4G
Ethernet	RJ45
Puertos	USB
Auxiliar	CAN, RS485, RS232
Tipo de conectores	Waterproof para exteriores
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS	
Rango de voltaje de entrada	12 - 30 VDC
El consumo de energía	70 W
Temperatura de operación y almacenamiento	-25 a + 55 ° C
Protección	IP65
Humedad relativa	95% sin condensación

- El sistema de cámaras de control propuesto, deberá contar con el certificado único de homologación debidamente otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito y a nombre del Oferente y debe presentar este certificado y debe contar con el personal certificado por el fabricante para instalación, operación y mantenimiento.

- El Sistema para el control de Velocidad deberá tener el respectivo informe de

aprobación modelo para radar (cinemómetro) emitido por el Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN.

SEÑALETICA HORIZONTAL Y VERTICAL

Para poder garantizar la efectividad del sistema planteado, se debe mantener perfectamente señalizados, tanto horizontal como verticalmente, las zonas de control donde se encuentren ubicados los dispositivos de control de velocidad; además se debe mantener la pintura necesaria de pasos de cebra o senderos peatonales, líneas de parada, entre otras, para que no haya lugar a dudas a la hora de procesar y defender las infracciones.

Toda la señalética debe colocarse conforme a las disposiciones emanadas por las normas INEN, cumpliendo las siguientes especificaciones:

○ **SEÑAL VIAL VERTICAL:**

Las señales viales verticales deben cumplir con las especificaciones del Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 004 Señalización Vial.

Las señales viales verticales deben ser fabricadas por medio de impresión digital con tintas de tráfico spot que cuenten con el sistema integrado compatible del mismo fabricante, incluido el logotipo de PORTOVIAL EP.

No se aceptarán las fabricadas a base de impresión digital con equipos o tintas gráficas o de publicidad, ni tampoco por transferencia térmica.

Las señales viales verticales deben tener una lámina transparente anti vandálica UV compatible del mismo fabricante.

○ **SEÑAL VIAL HORIZONTAL:**

DEMARCACIÓN VIAL CON PINTURA TERMOPLÁSTICA.

La forma de aplicación de la señalización con pintura termoplástica, será medida en metros cuadrados, para formas, figuras, textos, otros.

Color de la pintura termoplástica para tráfico: Blanco y amarillo.

Espesor de película en líneas: 2,3 milímetros.

Rendimiento práctico aproximado: De 4 a 8 kilómetros/día en líneas de división de carril y de 60 metros cuadrados en marcas en pavimento.

Aplicación: La aplicación de pintura termoplástica por extrusión se utilizará para tener altos espesores con un mínimo de 2,3 milímetros, para beneficiar la visibilidad nocturna y en lluvia. Los materiales y equipos deben cumplir como mínimo la Norma INEN 1042 de pinturas de tráfico.

○ **ESQUEMA GRÁFICO DE SEÑALETICA VIAL VERTICA Y HORIZONTAL DE LOS DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO**



CAMPAÑAS PRE OPERATIVAS DE EDUCACIÓN - SEGURIDAD VIAL Y DE SOCIALIZACIÓN

Se realizarán campañas pre operativas de educación y seguridad vial para los ciudadanos, las cuales buscarán educar y poner en conocimiento este método de control de velocidad, orientadas a los planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial, para la reducción de la siniestralidad, con base en los factores y causas de incidencia. La campaña tendrá la duración de sesenta días, previo al inicio de operación de los dispositivos tecnológicos de control y buscará generar conciencia en el ciudadano de la importancia de una cultura vial y a su vez educar sobre los métodos implementados de control, y será a través de los siguientes mecanismos:

- Campaña en redes sociales (Facebook, twitter, y demás).
- Material promocional e informativo.
- Con la implementación de campañas de seguridad y educación vial, serias y confiables, los conductores, peatones y sociedad en general, poco a poco van cambiando su comportamiento y el resultado es inmediato.
- Radio
- Prensa
- Campaña digital para redes sociales enfocada en educación vial.

GESTOR DE COBRANZA Y PROCESO COACTIVO:

El Gestor Privado realizará como mecanismos de cobro mínimos, el envío emails y/o llamadas de notificación de infracciones pendientes de pago, sin limitarse a estos mecanismos, en el término no mayor a tres (3) días desde la emisión de la infracción, por un período no mayor a 60 días. El tiempo podrá ser mayor a 60 días, en el caso que se haya suscrito un convenio de pago u otro mecanismo de facilidades de pago entre el deudor y el Aliado Estratégico durante la fase persuasiva. Los valores no recaudados por el Aliado Estratégico, serán notificados a PORTOVIAL EP par el inicio del proceso coactivo. Vale aclarar que, previo acuerdo de las partes, la máxima autoridad de PORTOVIAL EP podrá delegar la jurisdicción coactiva al Aliado Estratégico, valores que para el efecto también serán distribuidos por el fideicomiso.

En los casos de valores no recaudados por el Aliado Estratégico, previa gestión de cobro persuasiva debidamente justificada, y que sean reportados a PORTOVIAL EP para cumplimiento del proceso coactivo establecido en el Código Orgánico Administrativo, serán asumida la totalidad del proceso coactivo por PORTOVIAL EP o en su defecto por el aliado estratégico previa delegación de la jurisdicción

coactiva realizada por la máxima autoridad de PORTOVIAL EP. Cabe aclarar que los costos que conlleve las gestiones del proceso coactivo serán asumidos por el Aliado Estratégico según corresponda.

UBICACIÓN Y DETALLES TÉCNICO DE PUNTOS PARA INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

PROPUESTA PUNTO 1		
TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad	
LATITUD, LONGITUD	552164; 9880601	
UBICACIÓN	Sentido Portoviejo-Montecristi, a la altura de la estación de servicios Reales tamarindos	
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida de circulación en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h acorde a lo establecido en el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial	
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	El próximo radar en la Vía estatal E30 se encuentra a 4,00 km aproximadamente	
PUNTO NEGRO	Existe una concentración de siniestralidad en la vía estatal E30 debido a las altas velocidades según la estadística y el mapa de calor con georreferenciación de siniestralidad detallada en inciso 5 del presente Término de Referencia.	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	2 (DOS)
	Establecimiento	Existen dos puntos de concurrencia masiva en el radio de influencia denominados: Portovial EP y el centro poblado de Portoviejo.
SINIESTROS CON PERSONAS FALLECIDAS	En el cantón Portoviejo el 30% del total de los siniestros de tránsito que se han registrado han dejado personas fallecidas.	
SINIESTROS CON PERSONAS HERIDAS	Los siniestros de tránsito que se han registrado en el sector han sido de tipo severidad grave	
PRINCIPAL TIPOLOGÍA DE SINIESTROS	Estrellamiento	Los siniestros de tránsito que se han generado en la zona de influencia han sido causados por no ceder el derecho de vía de personas o vehículos y la alta velocidad de circulación acorde a los datos citados en el numeral 5 del presente Término de Referencia.
	Choque frontal	
	Choque lateral	
	Choque por alcance	
	Atropello	
	Perdida de pista	
	Otros	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 2,90 km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 120 km/h	

PROPUESTA PUNTO 2		
TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos de velocidad	
LATITUD, LONGITUD	552314; 9880593	
UBICACIÓN	Sentido Montecristi-Portoviejo, a la altura de la estación de servicio	
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida de circulación en la vía donde se propone de 90 km/h acorde a lo establecido en el Reglamento de la Ley Orgánica y Seguridad Vial.	
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	El próximo radar en la Vía estatal E30 se encuentra a 4,00 km aproximadamente	
PUNTO NEGRO	Existe una concentración de siniestralidad en la vía estatal E30 debido a la estadística y el mapa de calor con georreferenciación de siniestros presente Término de Referencia.	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	2 (DOS)
	Establecimiento	Existen dos puntos de concurrencia masiva en el radio de influencia denominados: Portovial Ep y el centro poblado de Portoviejo
SINIESTROS CON PERSONAS FALLECIDAS EN EL SECTOR	En el cantón Portoviejo el 30% del total de los siniestros de tránsito que se han registrado han dejado personas fallecidas, cifras detalladas en inciso 5 del presente Término de Referencia.	
SINIESTROS CON PERSONAS HERIDAS EN EL SECTOR	Los siniestros de tránsito que se han registrado en el sector han sido de tipo severidad grave	
PRINCIPAL TIPOLOGÍA DE SINIESTROS	Estrellamiento	Los siniestros de tránsito que se han generado en la zona de influencia han sido causados por no ceder el derecho de vía de personas o vehículos y la alta velocidad de circulación
	Choque frontal	
	Choque lateral	
	Choque por alcance	
	Atropello	
	Perdida de pista	
	Otros	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 2,90 km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 110 km/h	

PROPUESTA PUNTO 3		
TIPO DE DISPOSITIVO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad	

TECNOLÓGICO		
LATITUD, LONGITUD	555518; 9881164	
UBICACIÓN	Sentido Montecristi-Portoviejo, a la altura de Jardines de la Paz	
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida de circulación en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h acorde a lo establecido en el Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial.	
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	El próximo radar en la Vía estatal E30 se encuentra a 4,00 km aproximadamente	
PUNTO NEGRO	Existe una concentración de siniestralidad en la vía estatal E30 debido a las altas velocidades según la estadística y el mapa de calor con georreferenciación de siniestralidad detallado en inciso 5 del presente Término de Referencia.	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	2 (DOS)
	Establecimiento	Existen dos puntos de concurrencia masiva en el radio de influencia denominados: Portovial EP y el centro poblado de Portoviejo
SINIESTROS CON PERSONAS FALLECIDAS EN EL SECTOR	En el cantón Portoviejo el 30% del total de los siniestros de tránsito que se han registrado han dejado personas fallecidas acorde a cifras detalladas en inciso 5 del presente Término de Referencia.	
SINIESTROS CON PERSONAS HERIDAS EN EL SECTOR	Los siniestros de tránsito que se han registrado en el sector han sido de tipo severidad grave	
PRINCIPAL TIPOLOGÍA DE SINIESTROS	Estrellamiento	Los siniestros de tránsito que se han generado en la zona de influencia han sido causados por no ceder el derecho de vía de personas o vehículos y la alta velocidad de circulación
	Choque frontal	
	Choque lateral	
	Choque por alcance	
	Atropello	
	Perdida de pista	
	Otros	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 3,50 km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 120 km/h	

PROPUESTA PUNTO 4	
TIPO DE DISPOSITIVO TECNOLÓGICO	Se realizará el control de tránsito por medio de la instalación de dispositivos tecnológicos tipo radar de velocidad
LATITUD, LONGITUD	577472; 9884085
UBICACIÓN	Sentido Portoviejo-Pichincha, entre Abdón Calderón y Alajuela
LÍMITE DE VELOCIDAD DE LA VÍA	La velocidad máxima permitida de circulación en la vía donde se propone el dispositivo tecnológico es de 90 km/h

VÍA		
DISTANCIA DEL PRÓXIMO RADAR	No existen radares de velocidad próximos a la ubicación actual propuesta del dispositivo de control	
PUNTO NEGRO	Existe una concentración de siniestralidad en la vía estatal E30 debido a las altas velocidades según la estadística y el mapa de calor con georreferenciación de siniestralidad	
SITIO DE CONCURRENCIA	Cantidad	5 (CINCO)
	Establecimiento	La Balsa de Miguelito, Pechichal, Quebrada de Guillen, La Madera, El Cascabel
SINIESTROS CON PERSONAS FALLECIDAS EN EL SECTOR	En el cantón Portoviejo el 30% del total de los siniestros de tránsito que se han registrado han dejado personas fallecidas	
SINIESTROS CON PERSONAS HERIDAS EN EL SECTOR	Los siniestros de tránsito que se han registrado en el sector han sido de tipo severidad grave	
PRINCIPAL TIPOLOGÍA DE SNIESTROS	Estrellamiento	Los siniestros de tránsito que se han generado en la zona de influencia han sido causados por no ceder el derecho de vía de personas o vehículos y la alta velocidad de circulación
	Choque frontal	
	Choque lateral	
	Choque por alcance	
	Atropello	
	Perdida de pista	
	Otros	
RECTA	Se presenta una longitud de vía de 1,40 km aproximadamente	
VELOCIDAD DE PUNTO SUPERIOR A LÍMITE ESTABLECIDO	Los automotores se movilizan excediendo el límite de circulación con una velocidad punta de 120 km/h	

13. Experiencia General

Los oferentes de manera directa o a través de uno de sus miembros, en el caso de presentarse bajo la figura de asociación o consorcio, deberán contar con una experiencia general dentro de los últimos cinco (5) años en al menos 1 (UN) contrato en la instalación y operación de dispositivos tecnológicos de tránsito. Los contratos serán considerados, siempre que su inversión inicial supere el monto de Un (1) Millón de Dólares de los Estados Unidos de América; y, el tiempo de operación ininterrumpida de al menos un (1) años. Cumplida la condición aquí establecida se le asignará al oferente 10 puntos por cada contrato por un máximo de 2, es decir 20 puntos.

Cada certificación, contrato o acta entrega definitiva deberá venir en papel con membrete de la empresa, institución o entidad que suscribe dicho documento, y deberá contener como mínimo los siguientes datos:

- Empresa/ Institución / Entidad contratante
- Objeto del Contrato
- Con sus respectivas firmas.
- Fecha de iniciación y fecha de terminación del contrato.

El incumplimiento el monto mínimo requerido como experiencia general será causal de

rechazo de la oferta y descalificación del oferente. Para justificar lo aquí señalado podrán considerarse los contratos presentados en la experiencia específica.

14. Experiencia específica

Los oferentes de manera directa, o a través de uno de sus miembros en el caso de presentarse bajo la figura de asociación o consorcio, deberán contar con experiencia específica, la cual debe sujetarse a las siguientes condiciones:

a) Como requisito mínimo, acreditar al menos Un (1) contrato suscrito dentro de los últimos cinco (5) años que se encuentre en operación por al menos un (1) año ininterrumpido, y cuyo objeto tenga relación con la administración, operación, instalación y mantenimiento de dispositivos tecnológicos fijos para la detección de infracciones de tránsito por exceso de velocidad, dentro del territorio ecuatoriano.

b) La experiencia se acreditará a través de una certificación otorgada por el administrador del contrato y/o por la máxima autoridad de la entidad contratante, y/o por el Procurador Común de la Asociación o Consorcio según corresponda expedida dentro de los dos últimos años previo a la fecha tope para presentación de ofertas del presente proceso. Los certificados incluirán al menos la siguiente información:

- 1.- Fecha de firma de contrato.
- 2.- Objeto de contrato.
- 3.- Monto de Inversión Inicial
- 4.- Plazo de Contrato.

c) Los contratos mediante los cuales se acreditará la experiencia específica, deberán encontrarse operativos de manera ininterrumpida por al menos un año a la fecha tope para presentación de ofertas del presente proceso, situación que podrá solicitarse su verificación por parte de la comisión técnica.

* Si la experiencia se acredita a través de uno de sus miembros en el caso de presentarse bajo la figura de compromiso de asociación o consorcio, éste integrante o miembro, deberá contar con una participación en el Consorcio o Asociación a conformarse de al menos el 2%.

Cumplida la condición aquí establecida se le asignará al oferente quince (15) puntos por cada contrato por un máximo de 2, es decir treinta (30) puntos.

Lo mencionado deberá justificarse con la siguiente documentación, la cual estará sujeta a verificación por parte de la Comisión Técnica:

Certificación detallada en la letra b) de este acápite; y,

Copia del Contrato, a través del cual justifica la experiencia, y/o Actas de entrega-recepción.

Los oferentes de manera directa o a través de uno de sus miembros en el caso de presentarse bajo la figura de asociación o consorcio, persona natural o jurídica deberán proveer adicionalmente dentro de esta experiencia:

Certificado de homologación vigente de dispositivos y equipos tecnológicos para detección de infracciones ofertados, emitido por la Agencia Nacional de Tránsito (*).

Documento vigente que lo certifique como representante comercial para el Ecuador de los equipos tecnológicos fijos ofertados, para la detección de infracciones de tránsito. (*)

Documento emitido en los últimos dos (2) años por el fabricante que certifique las funcionalidades de los dispositivos para el control del tránsito, que serán presentados por el oferente.

15. Otros parámetros resueltos por la institución.

Certificado de distribuidor de los equipamientos para el control de velocidad. En el caso de ser sub distribuidor, deberá contar con el certificado emitido por el fabricante, Ficha técnica del equipo con fotografía, Plan de mantenimiento preventivo de los equipos sin costo alguno para PORTOVIAL EP.

El sistema de cámaras de control propuesto, deberá contar con el certificado único de homologación debidamente otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito y a nombre del Oferente y debe presentar este certificado y debe contar con el personal certificado por el fabricante para instalación, operación y mantenimiento.

El Sistema para el control de Velocidad deberá tener el respectivo informe de aprobación modelo para radar (cinemómetro) emitido por el Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN.

16. Personal técnico y experiencia mínima requerida

Contratar al personal idóneo y necesario para la operación y administración del sistema bajo su responsabilidad, manteniendo indemne a PORTOVIAL EP de cualquier demanda o reclamo laboral o civil por parte de sus colaboradores, bajo relación de dependencia o no.

CANTIDAD	PERSONAL TÉCNICO MINIMO REQUERIDO	PERFIL	EXPERIENCIA
1	JEFE OPERATIVO	INGENIERO EN SISTEMAS Y/O COMPUTACIÓN AFINES	Profesional con mínimo DOS (2) años de experiencia desde la expedición de su título, que acredite haber participado en al menos UNO (1) o más proyectos, de operación de sistemas de Software o Hardware.
1	TÉCNICO	INGENIERO DE SISTEMAS Y/O COMPUTACIÓN AFINES	Profesional con mínimo un (1) años de experiencia desde la expedición de su título, que acredite haber participado en al menos UNO (1) o más proyectos, de operación de sistemas informáticos de Software o Hardware.

La experiencia válida de cada uno de los técnicos del proyecto se tomará en cuenta hasta la fecha de presentación de las ofertas.

- La experiencia deberá ser demostrada documentadamente. En ningún caso se aceptarán certificaciones del mismo técnico. La Comisión Técnica podrá considerar otros documentos en los que se demuestre la experiencia del personal técnico.
- La no presentación de uno o más miembros del personal técnico exigido, será causal de rechazo de la oferta y descalificación del oferente.
- La titulación requerida deberá ser justificada mediante la presentación del respectivo certificado de la SENESCYT o en su defecto con una copia certificada o notariada del título emitido por la Institución Educativa, de tratarse de títulos emitidos en el extranjero, éstos deberán estar debidamente apostillados.
- Portovial EP” se reserva el derecho de solicitar cualquier documento que requiera la Comisión para avalar el cumplimiento de los perfiles solicitados.

17. Índices financieros y de patrimonio:

Los índices financieros a considerarse en el presente concurso son: Índice de Solvencia (mayor o igual a 1,5); e, Índice de Endeudamiento (menor a 1,0). Los factores para su cálculo estarán respaldados en la correspondiente declaración de impuesto a la renta del ejercicio fiscal correspondiente al año 2021 y/o los balances de los últimos 2 años presentados al órgano de control respectivo.

Para demostrar el patrimonio el interesado deberá sustentar con la declaración al Servicio de Rentas Internas (SRI) del Impuesto a la Renta del año 2021. No se podrá demostrar con declaraciones de años anteriores.

Para el caso de compromiso de asociación o consorcio, cada uno de los documentos arriba señalados podrá ser presentado de uno de los miembros del consorcio o la sumatoria de todos o varios de ellos.

Los índices financieros constituirán información de referencia respecto de los participantes en el procedimiento y en tal medida, su análisis se registrará conforme el detalle a continuación:

Índice	Indicador solicitado	Observaciones
Solvencia*	≥ 1.5	
Endeudamiento*	≤ 1.0	
Patrimonio	$\geq \$ 500.000,00$	

** El patrimonio a justificarse, debe ser igual o mayor a USD \$ 500.000,00 (Quinientos mil Dólares de Los Estados Unidos de América con 00/100).*

En el caso que los índices financieros se justifiquen a través de una persona natural o jurídica extranjeras, deberá presentarse la declaración del impuesto a la renta correspondiente al 2021 o su equivalente del país de origen; y, de resultar tal oferta adjudicada, "Portovial EP" podrá solicitar que los documentos indicados se los presente debidamente apostillados.

18. Forma y condiciones de pago

Las partes dentro del periodo de implementación deberá constituir un fideicomiso, al amparo de los que establece el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, y demás normativas pertinentes.

La Empresa Pública PORTOVIAL EP, comparecerá en el fideicomiso como beneficiario.

Adicionalmente, el Fideicomiso podrá administrar, por mutuo acuerdo entre las partes y de acuerdo a lo que estas dispongan, la totalidad o parcialidad de los montos percibidos por ingresos no regulados. El fideicomiso deberá llevar a cabo la liquidación de los ingresos brutos regulados, así como el pago de Canon y la compensación, los días primero (01) de cada mes.

Para recibir la compensación, "Portovial EP" se reserva el derecho de exigir al Aliado Estratégico la documentación que acredite estar al día en el pago de salarios y demás rubros emergentes de la relación laboral, así como los comprobantes que justifiquen que está al día en el pago de las contribuciones a la seguridad social.

19. Porcentaje de repartición de valores recaudados

En el modelo de gestión planteado se transfiere el riesgo de financiamiento del proyecto al Aliado Estratégico.

El pago por la compensación de acuerdo al porcentaje de distribución, se efectuará mensualmente previa presentación del informe favorable del Administrador de contrato.

El fideicomiso creado con la finalidad de transparentar los fondos recaudados producto de la Alianza Estratégica, entregará a PORTOVIAL EP un valor porcentual de acuerdo con el pliego del proceso, el cual no deberá ser menor del 51% y para el caso del Aliado Estratégico, no deberá ser mayor al 49% de lo efectivamente recaudado.

20. Garantías de fiel cumplimiento del contrato:

Garantía de fiel cumplimiento de contrato. - Se deberá constituir la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato por un equivalente al 5% (cinco por ciento) del valor de las inversiones a realizar en los 5 (cinco) años contados por vez primera, a partir de fecha de suscripción del contrato, dicha garantía se actualizará, a los 90 días de la firma del contrato, tras la suscripción del acta entrega recepción de la segunda fase del proyecto; posteriormente cada seis meses.

Póliza contra todo riesgo. - En lo referente a la póliza contra todo riesgo el Aliado Estratégico deberá contar durante todo momento, mientras se encuentra vigente el contrato, con pólizas de seguro contra todo riesgo, incluyendo, pero sin limitar: robo, huelgas y paros, que ampare la totalidad de los dispositivos tecnológicos, redes e infraestructura afectada al servicio público. El valor asegurado deber el de reposición como nuevos, sin ajustes, por parte de la aseguradora, a satisfacción de la Empresa PORTOVIAL EP.

En ningún caso ni en ninguna circunstancia el Aliado Estratégico podrá requerir, reclamar o demandar a la Empresa Pública PORTOVIAL EP por el lucro cesante generado por algún siniestro que utilice o destruya total o parcialmente parte o partes de los dispositivos tecnológicos y/o componentes necesarios para su funcionamiento, sea que tal siniestro esté o no protegido por alguna garantía o póliza de seguro.

La póliza debe incluir además la responsabilidad civil aplicable para esos casos, que se define por la suma de 150.000,00 dólares para cubrir daños a terceros (en su persona o bienes), en caso de accidentes, negligencias o mala ejecución de los trabajos contratados por parte del Aliado Estratégico, siempre y cuando dichos daños sean consecuencia directa de su gestión, demandas contractuales y extracontractuales que derivan en resoluciones que deriven en resoluciones y sentencias en contra de la Empresa PORTOVIAL EP y deberá mantenerla vigente por todo el plazo de vigencia del Contrato.

El Aliado Estratégico deberá justificar que cuenta con una póliza que cubra responsabilidad civil contra daños a terceros y/o usuarios y sus bienes para garantizar a quienes pueden resultar perjudicados en el desarrollo de la actividad concesionada. Queda claramente entendido que la obtención y vigencia de este seguro no relevará en forma alguna al Aliado Estratégico de la responsabilidad directa que le corresponde siempre por siniestros cuyos montos sean superiores al seguro contratado; así como responderá aun en el caso de que la aseguradora no pague la indemnización contratada por cualquier motivo que alegare. Esta garantía no exime, pues, al Aliado Estratégico de la reparación total por daños producidos, en función de cualquier reclamación de terceros efectivamente perjudicados, sea que haya o no sentencia ejecutoriada.

Técnica. - El oferente dentro de su oferta deberá presentar una carta compromiso en donde indique que en el caso de resultar adjudicado previo al contrato presentará la Garantía Técnica no inferior a 2 años de los equipos adquiridos, la misma que entrará en vigencia luego de la firma del acta entrega recepción respectiva.

Además, la garantía deberá incluir

- a) Cobertura de repuestos, accesorios, partes y piezas de los bienes, para lo cual el proveedor deberá garantizar su disponibilidad durante el tiempo de vigencia de la garantía técnica.
- b) Detalle de los mantenimientos a ser realizados con su periodo respectivo.
- c) El oferente también presentará la garantía para la reposición definitiva de los Indicadores de Velocidad Pedagógico, donde indicará que partes cubre la garantía técnica y que partes quedan fuera de ella.

Reposición de bienes

Los bienes serán repuestos por defecto de fábrica, mal funcionamiento en su operación, por no estar de acuerdo a las especificaciones técnicas, e indicar que partes no cubren la garantía técnica. La reposición de los bienes, para efecto de la presente disposición, será definitiva y se realizará en un plazo máximo de 3 días.

Reposición definitiva

La reposición definitiva operará en caso que el bien deba ser reemplazado por uno nuevo de iguales o mayores características o especificaciones técnicas al presentar defectos de fabricación o funcionamiento durante su operación, en el caso de ser adquiridos o arrendados, al no poder ser reparado con el mantenimiento correctivo y, siempre y cuando no se trate de un daño derivado del mal uso u operación y se realizará en un plazo no mayor de 30 días.

21. CONTROL Y FISCALIZACIÓN.

Para la administración de contrato, PORTOVIAL EP designará un funcionario o unidad responsable, a quien administrará el contrato y supervisará su cumplimiento y podrá servir como órganos de apoyo al fiscalizador.

PORTOVIAL EP, dispondrá de las más amplias facultades de fiscalización y control en materia técnica, operativa, legal, contable y económico/financiera sobre la gestión del OPERADOR, sobre los elementos del sistema y sobre la ejecución de las actividades objeto del contrato.

El fiscalizador del contrato ejecutará las siguientes tareas, sin perjuicio de aquellas que sean inherentes a la naturaleza de la función que cumple.

- Fiscalizar en forma continua la operación del sistema
- Sugerir adecuaciones o modificaciones operativas
- Supervisar y validar las tareas que el OPERADOR emprenda
- Supervisar y validar de los materiales y equipos utilizados cumplan con las especificaciones y normas técnicas correspondientes.
- Sugerir cualquier cambio en la infraestructura, equipos o esquema operativo del Sistema, siempre y cuando dichos cambios signifiquen mejoras y representen beneficio para los intereses de la ciudad resaltando que la autorización de dichos cambios o ampliaciones al sistema es potestad exclusiva del OPERADOR.
- Emitir el informe mensual en que conste los incumplimientos del OPERADOR y PORTOVIAL EP.
- Verificar el cumplimiento de normas de seguridad industrial por parte del OPERADOR.
- Imponer las multas, tanto al OPERADOR como a PORTOVIAL EP, previo el cumplimiento del proceso previsto en el presente contrato.
- Realizar y coordinar inspecciones, pruebas y demás actividades de control.
- Convocar y asistir a las reuniones de trabajo mensuales requeridas para el buen seguimiento y control del contrato.
- Controlar que las garantías y seguros contratados cumplan con las disposiciones legales y contractuales pertinentes y controlar que se

mantengan vigentes durante el plazo contractual y hasta que se suscriba el acta de recepción del sistema, al término del contrato.

PORTOVIAL EP, deberá autorizar las modificaciones significativas que el OPERADOR proyecte realizar en materia de infraestructura, instalaciones y equipamiento. Las mismas deberán someter a los requerimientos de rendimiento y característica mínima.

Las inspecciones locales parte de los elementos del sistema, tanto por parte de PORTOVIAL EP como el fiscalizador, con o sin aviso previo deberán tener lugar en horarios de funcionamiento normal de dichos locales salvo que, por parte de las autoridades penales competentes, existiere sospecha firme de comisión de algún delito o en caso de requerimientos conforme lo previsto en el procedimiento de sanción de delitos y contravenciones de tránsito previsto en la Ley.

El OPERADOR, así como sus acciones, administradores, directores, representantes, asesores y personal dependiente en general, estarán obligados a colaborar, en lo que les fuere posible, en las tareas de control que realice PORTOVIAL EP o el fiscalizador.

22. MULTAS

El Operador le serán aplicaciones las siguientes multas:

Si el OPERADOR no dispone del personal técnico necesario, de acuerdo a los compromisos contractuales, por el tiempo que dure el incumplimiento, se aplicará una multa semanal consistente en el 0.001 del valor de la Garantía de Fiel Cumplimiento del contrato.

Si el OPERADOR no cumple con las disposiciones administrativas de PORTOVIAL EP, relativas al cumplimiento de las obligaciones previstas en el contrato, durante el tiempo que dure este incumplimiento, se le aplicará una multa semanal consistente en el 0.0005 del valor de la garantía de fiel cumplimiento del contrato.

Si el OPERADOR obstaculice los trabajos de fiscalización que realice PORTOVIAL EP directamente o por delegación a terceros, se le aplicará una multa diaria consistente en 0.0005 del valor de la Garantía de Fiel Cumplimiento del contrato.

Si se detectase y se evidencie que cualquier persona vinculada a la operación del Sistema adulterare la base de datos del mismo, o éste tuviere fugas de información, además de las sanciones previstas en la Ley, se le aplicará una multa consistente en un valor equivalente al total del valor de la garantía de responsabilidad civil.

Por suspender el servicio de forma injustificada, sin perjuicio de las acciones legales pertinentes previstas en la Ley, se le aplicará una multa diaria consistente en 0.0001 del valor de la garantía de fiel cumplimiento del contrato.

Portoviejo, 29 de diciembre de 2022

REVISADO Y APROBADO POR:	Ing. Xavier Alberto Vélez Romero GERENTE GENERAL PORTOVIAL EP	
ELABORADO POR:	Arq. María Sol Cevallos Carrillo MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA - ECÓNOMICA DELEGADA DE LA GERENCIA GENERAL	
	Econ. Mariela Lissette Polit Vera MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA - ECÓNOMICA RESPONSABLE DEL ÁREA FINANCIERA	

	<p>Dr. Franklin Aníbal Santacruz Lascano MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA - ECÓNOMICA RESPONSABLE DEL ÁREA JURIDICA</p>	
	<p>Sgto. Ramón Tobías Moreira Paladines MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA - ECÓNOMICA RESPONSABLE DEL ÁREA TÉCNICA REQUIRENTE</p>	
	<p>Ing. Carlos Norberto Vélez Cedeño MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA - ECÓNOMICA DELEGADO DEL GADM DEL CANTÓN PORTOVIEJO</p>	
	<p>Ing. Iván Fernando Ganchozo Villavicencio MIEMBRO DE LA COMISIÓN TÉCNICA - ECÓNOMICA DELEGADO DEL GADM DEL CANTÓN PORTOVIEJO</p>	