	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

1. INTRODUCCIÓN

La Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción (en adelante “Comisión Metropolitana”) en el ámbito de sus competencias efectúa la revisión del proceso cuyo objeto es la: **“ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”**, de conformidad con el principio de legalidad consagrado en el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador, que establece: *“Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley (...)”*

Mediante Acta de Sesión de la Comisión Metropolitana No. 02-377-GAD-DMQ-CMLCC-MR-20-2021 de 17 de febrero de 2021, fue aprobado el Plan Operativo Anual 2021, dentro del cual se encuentra el sub proyecto denominado *“TRANSPARENCIA Y PREVENCIÓN DE POSIBLES ACTOS DE CORRUPCIÓN EN LAS DEPENDENCIAS DEL MDMQ – ANÁLISIS DE PROCESOS SELECCIONADOS Y/O ASIGNADOS DE CONTRATACIÓN PÚBLICA”*, en tal virtud el área de control efectúa el presente informe de monitoreo conforme la metodología previamente establecida para el efecto.

Una vez que la Comisión Metropolitana fue notificada por la Secretaría de Movilidad sobre el inicio del concurso público cuyo objeto es la: **“ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”**, se emitieron las observaciones y hallazgos al proceso, producto del análisis de todos los documentos preparatorios.

MARCO LEGAL:

Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:


“Art. 56 (Reformado por el Art. 11 de la Ley s/n, R.O. 407-2S, 31-XII-2014).- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas.

Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.”

“Art. 76.- El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El

Elaborado por: Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Elaborado por: Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Elaborado por: Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Revisado por: Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Revisado por: Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	Página 1 de 20
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento.

El permiso de operación para la prestación de servicios de transporte comercial de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual la Comisión Provincial respectiva, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto por la Comisión Nacional, autoriza a una persona jurídica, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte.

La autorización de operación para la prestación de servicios de transporte por cuenta propia, es el título habilitante conferido por parte de la Comisión Nacional a una persona jurídica para la operación de un servicio de transporte por cuenta propia, cumplidos los requisitos y el procedimiento establecido en el Reglamento de esta Ley.

El permiso de operación y la autorización de operación, se lo otorgará mediante resolución de la autoridad competente.”

“Art. 77.- (Sustituido por el Art. 18 de la Ley s/n, R.O. 407-2S, 31-XII-2014).- Constituye una operadora de transporte terrestre, toda persona jurídica, sea cooperativa o compañía, que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable, haya obtenido legalmente el título habilitante para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquiera de sus clases y tipos.”


Ordenanza Metropolitana No. 017-2020:

“Artículo (...). – Modelo de Gestión. - El Modelo de Gestión que emita el Administrador del Sistema deberá considerar los siguientes lineamientos esenciales:

- 1. Descripción de los procesos operativos de integración de los diferentes servicios de transporte público conforme a las fases de integración señaladas en el presente capítulo y definición del Plan de Reestructuración de Rutas de Transporte Público del DMQ. Las rutas que se diseñen dentro de este plan para el subsistema convencional propenderán a ser transversales y deberán ser complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.*
- 2. Mecanismo de asignación de rutas a operadoras de transporte, el mismo que se realizará mediante concurso público de grupos o paquetes de rutas (troncales, subtroncales, alimentadoras, diagonales, transversales y otras), para dar origen a los respectivos contratos de operación y autorizaciones, según el régimen aplicable. Se excluye expresamente de este proceso las troncales actualmente administradas y operadas por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, pero no las alimentadoras.*

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros buscará mejoras a través de los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico vigente, con el propósito de alcanzar una operación eficiente y competitiva.

Elaborado por: Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Elaborado por: Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Elaborado por: Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Revisado por: Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Revisado por: Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	Página 2 de 20
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	


	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

En el caso de que a futuro se contemple la delegación de los corredores BRT que son operados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros, se procederá de conformidad con lo previsto en los artículos 283 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y 74 del Código Orgánico Administrativo.

3. *En el concurso público se incentivará con puntuación adicional a las operadoras que presenten mayor cantidad de flota con tecnología amigable con el ambiente, lo cual estará especificado en las bases del concurso correspondiente.*
4. *Las operadoras públicas y privadas que fueren seleccionadas para operar los grupos o paquetes de rutas deberán obtener y mantener, como base, la certificación UNE EN 13816 que específica a la calidad del servicio en el transporte público de pasajeros, en los plazos y condiciones establecidos en las autorizaciones y contratos de operación, respectivamente. Además, deberán obtener posteriormente las ISO que determine el Administrador del Sistema, en la forma señalada anteriormente, para garantizar la calidad en la administración, mantenimiento y operación.*
5. *La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso Global distribuirá los pagos a las operadoras por la contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 03 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan. Consecuentemente, las operadoras dejarán de realizar los cobros de dinero en efectivo de los pasajes por parte de los usuarios, lo cual se realizará a través del Sistema Integrado de Recaudo.*

Adicional al Fideicomiso Global, constituido por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema, y al cual se adherirán los subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, se establece que cada uno de dichos subsistemas constituirá su respectivo Fideicomiso Individual, para el cabal funcionamiento y operación del Sistema, debiendo estar el Fideicomiso Global y cada Fideicomiso Individual debidamente interrelacionados. Igualmente, en cada Fideicomiso Individual el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dichos fideicomisos individuales y la mayoría de los miembros de la Junta de tales fideicomisos individuales.”

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 3 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


DISPOSICIÓN TRANSITORIA

“Octava. – La Secretaría de Movilidad en el primer semestre del año 2021, ejecutará en todas sus fases el concurso público para la asignación de los grupos o paquetes de rutas, definidos en el Plan de Reestructuración de Rutas del Distrito Metropolitano de Quito.”

2. ANTECEDENTES

- Mediante Oficio Nro. SM-2021-0961 de 21 de abril de 2021, el Secretario de Movilidad solicitó al Presidente de la Comisión Metropolitana el acompañamiento dentro del concurso público cuyo objeto es: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”, para lo cual remitió la documentación de la fase preparatoria del mismo.
- El 07 de mayo de 2021 se llevó a cabo una reunión entre el personal de la Comisión Metropolitana y la Secretaría de Movilidad, para la revisión de los pliegos del concurso público.
- El 11 de mayo de 2021 se llevó a cabo una reunión virtual entre el personal de la Comisión Metropolitana y la Secretaría de Movilidad, para la revisión de los pliegos del concurso público y absolución de ciertas inquietudes.
- Mediante Oficio Nro. CMLCC-PRE-2021-0486-O de 27 de mayo de 2021, el presidente de la Comisión Metropolitana remitió a la Secretaría de Movilidad el Informe de acompañamiento No. CMLCC-DPC-2021-092, que contiene las observaciones, conclusiones y recomendaciones como producto de la revisión y análisis del pliego, términos de referencia y proyecto de contrato.
- Mediante Informe Parcial No. CMLCC-DPC-2021-112, de 16 de junio de 2021, suscrito por el Presidente de la Comisión Metropolitana, se remitió a la Secretaría de Movilidad las observaciones y recomendaciones relativas a la etapa precontractual del procedimiento de “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”.
- El 23 de junio de 2021, funcionarios de la Comisión Metropolitana realizaron la visita de campo a las instalaciones de la Secretaría de Movilidad, donde se revisó los documentos de las ofertas presentadas, en conjunto con miembros de la Comisión Técnica, y del delegado de la Comisión Nacional Anticorrupción, Dr. Carlos Hurtado Núñez.
- Con informe de Visita de Campo No. CMLCC-DPC-2021-118, la Comisión Metropolitana remitió las observaciones encontradas durante la etapa de calificación de ofertas.
- Con oficio Nro. SM-2021-1585 de 30 de junio de 2021 el Secretario de Movilidad emitió respuesta a las observaciones realizadas por la Comisión Metropolitana dentro del

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 4 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

presente Concurso Público.

3. DESARROLLO DEL INFORME

Debido a que la Comisión Metropolitana ha efectuado informes de acompañamiento, parcial y de visita de campo en las diferentes etapas del Concurso Público, el presente análisis se lo realizará a partir de la etapa de calificación hasta su estado actual.

Así también se debe dejar constancia que, en las reuniones de trabajo realizadas, el personal técnico de la Comisión Metropolitana efectuó observaciones específicas a los documentos preparatorios proyectados en su momento por la Secretaría de Movilidad e incluso fueron modificados aparentemente en ese instante a través de la herramienta control de cambios, esto independientemente de que para formalizar y dejar constancia de las observaciones realizadas en las reuniones, se emitieron los informes correspondientes, a fin de que la entidad se respalde documentalmente.

3.1 Etapa de calificación de las ofertas.

De la verificación al Informe Técnico de Evaluación de Ofertas, se evidencia que la Comisión Técnica, realizó el análisis de las 6 ofertas presentadas:


1. Compañía Guadalajara
2. Compromiso de Asociación (Diez operadoras)
3. Compañía Transhemisféricos
4. Cooperativa Calderón
5. Termas Turis / Lib. Valle
6. Grupo 13

La Comisión Técnica determinó que únicamente pasan a la etapa de evaluación las cuatro primeras enunciadas anteriormente, para lo cual realizó un detalle de las razones por las cuales las restantes no pasan a su evaluación, concluyendo que:

“(...) 3. De las 4 ofertas que pasaron a la etapa de evaluación se pudo constatar que los mismos cumplieron con todos los requisitos previstos en los pliegos (...)”

Sobre esta afirmación, el equipo de la Comisión Metropolitana en la visita de campo efectuada el día 23 de junio de 2021, revisó aleatoriamente dos ofertas, sobre las cuales se emitió el informe de visita No. CMLCC-DPC-2021-118, determinando que, dentro de los expedientes revisados, específicamente en lo referente a requisitos mínimos y demás documentación requerida para la presentación de las ofertas, existieron diversas inconsistencias en cuanto a su presentación. Circunstancias que fueron transmitidas en el lugar a los miembros de la Comisión Técnica, quienes manifestaron que las mismas serán subsanadas al considerarse que no son requisitos mínimos, sin embargo, se les insistió que están incumpliendo un requisito mínimo correspondiente al punto 4, del *numeral 2.6.1 Requisitos Mínimos*, conforme lo abordado en el citado informe.

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 5 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

Como consecuencia, se recomendó nuevamente la declaratoria de desierto del concurso público a efectos de que se dé estricto cumplimiento a lo requerido en el pliego; no obstante, la Secretaría de Movilidad continuó con el procedimiento.

Adicionalmente, no se evidencia dentro del informe de la Comisión Técnica, la existencia de un cuadro resumen del cumplimiento de los requisitos establecidos en el literal c) del numeral 2.6.2.1 del pliego, como, por ejemplo:

- *“Copia certificada de constitución del ofertante (Compañía o Cooperativa) y certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal (obtenido en línea de la página web de la Superintendencia de Compañías o Superintendencia de Economía Popular y Solidaria), en caso de presentar la oferta en compromiso de asociación, presentar este requisito por cada integrante. En caso de ser oferentes extranjeros, deberán presentar estos documentos obtenidos en su país de origen con la debida apostilla”;*

Debido a ello no se pudo constatar de qué manera la Comisión Técnica determinó el cumplimiento de estos requisitos sin que hayan sido evaluados, lo que demuestra una actuación discrecional de los integrantes de dicha Comisión.

Otro de los documentos que fue revisado por la Comisión Metropolitana en la visita de campo fue el detallado en el numeral 2.6 *“EVALUACIÓN DE OFERTAS”*, subnumeral 2.6.1, que señala:


“Deberán presentar un cronograma de implementación certificado por una entidad autorizada de certificación de la norma UNE EN 13816 referente a los indicadores de calidad del servicio; y, otra carta compromiso relacionada con la obtención de la certificación ISO 9001:2008”.

Complementariamente con el requisito antes mencionado en el literal n) del numeral 2.6.2.1 del pliego se encuentra el requisito: *“Certificado en original o copia notariada, de encontrarse en proceso de obtención de la Certificación de Calidad de la norma UNE EN 13816 y la certificación ISO 9001:2008. **La certificación deberá ser emitida por una Empresa calificada por la entidad nacional competente, para realizar dichos procesos. En caso de ser un oferente extranjero, estos requisitos se deberán presentar debidamente apostillados.**”.* (Énfasis añadido).

Por lo tanto, y de acuerdo con el análisis ya efectuado en el informe de visita de campo, de la documentación aleatoria revisada, se comprobó el incumplimiento del “requisito mínimo”, establecido en el inciso cuarto del numeral 2.6.1; toda vez que el documento objeto de la evaluación por parte de la Comisión Técnica no corresponde al Certificado emitido por una entidad autorizada de certificación.

En esa misma línea no se evidencia cuál es el requerimiento específico de la entidad contratante, respecto de la certificación ISO, toda vez que por un lado se solicita una carta compromiso con la obtención de esta certificación y por otro se requiere el certificado en original o copia notariada, de encontrarse en proceso de obtención.

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 6 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


Este requisito fue analizado en las ofertas seleccionadas de forma aleatoria por el personal de la Comisión Metropolitana en la visita de campo, verificándose que en ambas ofertas la entidad no efectuó la validación de que los certificados presentados sobre la norma ISO y UNE EN 13816 hayan sido emitidos por una empresa calificada por la entidad nacional competente. Cabe señalar que los documentos presentados por las ofertas seleccionadas de manera aleatoria fueron aparentemente emitidos por la misma entidad denominada: **“INTEDYA INTERNATIONAL DINAMIC ADVISORS”**; con fecha de 09 de junio de 2021, un día antes de la presentación de las ofertas.

3.2 Resolución Notificación de resultados

Mediante Resolución No. SM-2021-124 de 29 de junio de 2021, el Secretario de Movilidad, resolvió entre otros aspectos, notificar públicamente los resultados finales del **“CONCURSO PÚBLICO DE ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 017-2020”**; asignar los paquetes de rutas a la Compañía Guadalajara, Compromiso de Asociación (Paquisha, Carcelén Tarqui S.A., Reino de Quito S.A., Lujo Express Aguila Dorada, Alborada, Trans San Carlos, Semgyllfor, Conetra, Turis Monserrat, Rapitrans), Transhemisféricos Compañía de Transportes Hemisféricos S.A.; y, COMPROMISO DE ASOCIACIÓN (Coop. Calderón, Coop. Llano Grande, Coop. San Juan); y, declarar desierto parcialmente el presente concurso público por no haberse recibido ofertas en determinados paquetes de rutas (Alonso de Angulo, Centro Histórico, Puengasí-Monjas, Sur Occidental, Sur Oriental, Tumbaco – Cumbaya) y aquellos que habiéndose presentado ofertas fueron rechazadas (Los Chillos).

Es preciso mencionar que dentro del Art. 3 de dicha Resolución se señala: *“Requerir a los representantes legales de cada operadora, incluso de aquellas conformadas como compromiso de asociación que, comparezcan a la Secretaría de Movilidad el día 30 de junio de 2021, desde las 09:30 hasta las 16:30 a suscribir su correspondiente contrato de operación, para lo cual deberán portar el original de su cédula de ciudadanía y **copia certificada del nombramiento como representante legal actualizado, debidamente inscrito**”* (Énfasis añadido). No obstante, dentro de la visita realizada se observó que estos documentos debieron ser presentados en la oferta conforme lo requerido en el literal c) del numeral 2.6.2.1 del pliego, (y tampoco fueron solicitados en la fase de convalidación, a excepción de un integrante del COMPROMISO DE ASOCIACIÓN) en razón de lo cual se puede evidenciar que la Secretaría de Movilidad, inobservó sus propias condiciones, permitiendo con esto que los oferentes subsanen en otra etapa del Concurso esta situación.

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 7 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

2.6.2.1.- Documentos a presentarse en la oferta:

- a) Copia certificada de constitución del ofertante (Compañía o Cooperativa) y certificado de cumplimiento de obligaciones y existencia legal (obtenido en línea de la página web de la Superintendencia de Compañías o Superintendencia de Economía Popular y Solidaria), en caso de presentar la oferta en compromiso de asociación, presentar este requisito por cada integrante. En caso de ser oferentes extranjeros, deberán presentar estos documentos obtenidos en su país de origen con la debida apostilla.
- b) Copia certificada del compromiso notariado de asociación, en caso de ser procedente.
- c) Copia certificada del nombramiento del representante legal del ofertante, en caso de presentar la oferta en compromiso de asociación, presentar este requisito por cada integrante.
- d) Copia simple a color de la cédula de ciudadanía o pasaporte, según corresponda, del representante legal o procurador común del ofertante.
- e) Copia simple a color del certificado de votación del representante legal o procurador común del ofertante, en caso de que proceda.
- f) Hojas de vida del personal administrativo propuesto con respaldo de la formación mínima requerida, para lo que se presentará el correspondiente título o certificados que acrediten la experiencia, y en caso de títulos de tercer y cuarto nivel, se deberá presentar además el certificado obtenido en línea en la página web de la SENESCYT, para el caso de oferentes extranjeros se deberá presentar el correspondiente título reconocido en el país de origen con su apostilla.

Fuente: Página web de la Secretaría de Movilidad (pliegos)


Fecha: 02 de julio de 2021

De lo expuesto, se demuestra una vez más que la Comisión Técnica omitió evaluar requisitos mínimos y demás establecidos en el pliego, los cuales han sido subsanados en forma parcial y posterior a la etapa en la que debieron ser evaluados.

3.3. Oficio No. SM-2021-1585 (respuesta de descargo entidad)


A continuación, se detalla un cuadro que contiene el análisis de la Comisión Metropolitana respecto de varias de las respuestas de descargo emitidas por la Secretaría de Movilidad mediante Oficio No. SM-2021-1585 de 30 de junio de 2021, a las observaciones expuestas en el Informe parcial No. CMLCC-DPC-2021-112.

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 8 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


OBSERVACIÓN	RESPUESTA DE LA ENTIDAD	ANÁLISIS FINAL
1 y 2	<p><i>El artículo 82 de la Constitución de la República señala: “El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”, en este sentido, los pilares jurídicos del presente concurso, es decir la condiciones que se hubieran considerado en un eventual instructivo, se encuentran definidas tanto en la Ordenanza Metropolitana 017-2020, así como en la Resolución SM-2021-005, mismas que son normas legales y que por el efecto normativo erga omnes son de conocimiento general.</i></p> <p><i>En estas normas se desarrollan tanto las fases, así como los lineamientos del presente concurso público, mismo que, por mérito de la disposición transitoria octava de la referida ordenanza debe ser llevado a efecto pro (sic) esta Secretaría, en este sentido, este concurso cuenta con un pliego formado sobre la base de los cuerpos normativos antes indicados y así también como fruto de las socializaciones emprendidas.</i></p> <p><i>Finalmente no se puede desconocer el carácter normativo que tiene por regla y doctrina general el pliego de toda contratación, mismo que es aprobado por acto administrativo y que por tanto regula las condiciones de esta concurso.</i></p>	<p>La entidad señala que el instructivo consta definido en la Ordenanza No. 017-2020, sin embargo esta tiene como objeto: "(...) - El presente capítulo tiene por objeto establecer el marco jurídico de la integración de los subsistemas que conforman el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros con el fin de, entre otros, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, garantizar la mayor cobertura del servicio de transporte público dentro del Distrito Metropolitano de Quito y la movilidad, a través de la implementación de servicios públicos de calidad, accesibles, seguros, inteligentes, eficientes y respetuosos con el ambiente"; y, por otra parte la Resolución No. SM-2021-005, expide el modelo de gestión para la implementación del plan de reestructuración de rutas; es decir ninguno de estos documentos determina el instructivo o procedimiento a seguir del Concurso Público en cada de una de las fases. Adicionalmente, se ha podido evidenciar algunas condiciones establecidas en dicha Resolución, con lo que se demuestra la necesidad de elaborar mediante acto administrativo el instructivo recomendado. Por lo tanto, la observación apunta a un documento que reglamente el procedimiento de selección en donde se contemple cada una de las fases del concurso y que este pueda respaldar la observancia del debido proceso. De lo expuesto, la Comisión Metropolitana se ratifica en la importancia de que el referido concurso cuente con el instructivo recomendado inicialmente, que permita garantizar un procedimiento claro, transparente que observe los principios básicos de toda contratación.</p>
6, 7, 8 y 9	<p><i>Toda la información respecto del fideicomiso, consta en el modelo de gestión, el mismo fue aprobado el 14 de enero de 2021 mediante la resolución SM-2021-005, la cual es de carácter público y consta en la página web de esta Secretaría, lo cual se comprueba con el siguiente link:</i></p> <p><i>https://secretariademovilidad.quito.gob.ec/images/2021/03/resolucion_sm_2021_005/resolucion_sm-2021-005-signed-1-1.pdf</i></p> <p><i>Cabe señalar que, este fideicomiso no es el eje o materia principal del presente concurso, en el cual se busca obtener las mejores ofertas para la suscripción de los contratos de operación, sin embargo, se indica que este instrumento ha sido definido con antelación a la publicación del concurso en la resolución antes indicada.</i></p> <p><i>El procedimiento se encuentra definido en el Código Municipal de acuerdo al Libro IV.2 de la Movilidad, Capítulo II, de los sistemas inteligentes de transporte y en específico en el Artículo IV.2.235 Literal h: Un administrador de fondos, que será el responsable de la distribución de los ingresos de acuerdo a las instrucciones que emita la autoridad delegante.</i></p>	<p>Las observaciones Nros. 6 al 10 correspondían únicamente a interrogantes de la Comisión Metropolitana, respecto de la Constitución del Fideicomiso, para lo cual la entidad ha respondido que esto se encuentra señalado en la Resolución No. SM-2021-005 de 14 de enero de 2021; no obstante, de aquello, si bien dentro de la referida Resolución se ha indicado como será conformado, dicho Fideicomiso; esta Comisión Metropolitana ha evidenciado que el Fideicomiso para la implementación de la integración del sistema Metropolitano DTPP DMQ, aún no se encuentra conformado en los términos que le dispone la Ordenanza Metropolitana Nro. 017-2020, (anexo 01 de la Sección 2).</p> <p>Independientemente de que el fideicomiso, no sea el eje o materia principal del concurso, como lo señala la Secretaría, la conformación de este se encuentra establecido como parte de la implementación de la integración, toda vez que articula la selección de las prestadoras del servicio con el sistema integrado de recaudo.</p>

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 9 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


10	<p><i>La socialización del concurso se hizo de manera telemática por medio de la plataforma zoom, por lo que, el cd que respalda las grabaciones de tales reuniones consta incluido en el expediente del presente concurso público, por lo que, la observación inicial ha sido cumplida. Se remite CD de respaldo, para constancia de lo antes indicado.</i></p>	
11	<p><i>Los procesos de homologación vehicular son de competencia de la Agencia Nacional de Tránsito, en este sentido, esta Secretaría no puede interferir en procesos de otra Entidad y más cuando estos cuentan con normativa y manuales claros, los cuales son de dominio público y constan en el siguiente link: http://www.ant.gob.ec/?page_id=3562</i></p> <p><i>En este sentido, a fin de que los procesos de homologación de flotas sean transparentes, sin injerencia de esta Secretaría, lo cual podría generar malos entendidos en torno a favorecimientos a marcas para este proceso, se ha establecido el compromiso de los oferentes de que las unidades que se oferten se presenten homologadas, para la prestación del servicio y no para la presentación de ofertas, quedando cada oferente conjuntamente con la casa comercial de su elección con el compromiso de homologar las unidades a implementarse.</i></p> <p><i>Finalmente cabe señalar que, no se permitirá que flotas sin homologación entren en funcionamiento, por lo que, existe este compromiso generado mediante declaración juramentada y mediante el cronograma de implementación de flota, los cuales en caso de incumplimiento darán como resultado que se impongan multas y posibles terminaciones contractuales y ejecuciones de las respectivas garantías.</i></p>	<p>De conformidad a lo indicado por la Secretaría de Movilidad, la Comisión Metropolitana no requirió que la entidad contratante interfiriera en procesos de otra dependencia (ANT), por lo que la observación / recomendación ha sido mal interpretada, toda vez que lo que se solicitó en un inicio, fue que se indique sobre las reuniones de trabajo efectuadas con los funcionarios de la ANT sobre el tema de la homologación para la nueva flota; esto en virtud de la norma constitucional prevista en el 226, que establece la coordinación de acciones entre entidades públicas, y más aún con el caso crítico que ha sido objeto del trámite de un expediente de investigación.</p> <p>Adicionalmente, sobre la declaración juramentada que debían presentar los oferentes, se ratifica que constituye un requisito incierto de cumplimiento, por no depender de los oferentes sino de terceros, ya que la legalización de la homologación abarcaría una serie de trámites y el proceso que esto conlleve, en el que inclusive se le estaría concediendo a la oferente que a su libre albedrío y conveniencia establezca el proceso de homologación, a cuyo efecto se requiere la presentación de la declaración juramentada, precisamente de hechos o circunstancias indeterminados e inciertos.</p>
13	<p><i>La conformación de una nueva persona jurídica, conlleva un cumulo de trámites que dependen de entidades externa a esta Secretaría, por lo tanto no se puede definir un límite de tiempo para tales actos, en este sentido, se entiende que la conformación de la nueva persona jurídica debe hacerse antes de la prestación del servicio, lo cual está supeditado a la implementación del Metro de Quito.</i></p> <p><i>Cabe señalar, que en caso de que no se llegue a suscribir el contrato por causas imputables al contratista, se procederá con la ejecución de la garantía de seriedad de la oferta.</i></p>	<p>Sobre este aspecto, era responsabilidad de la entidad realizar una consulta al órgano correspondiente para determinar el tiempo de constitución de los compromisos de asociación o consorcio, a fin de poder establecer un tiempo máximo para esta actividad dentro de los pliegos y se evite colocar la frase "tiempo prudencial", ya que de esta manera se convierte en una condición discrecional que queda a voluntad de los adjudicados este tiempo, considerando que en derecho público y a efectos de brindar el servicio de transporte para el que fueren seleccionados, debe primar condiciones específicas, claras y precisas con relación a los tiempos mínimos y máximos establecidos por los entes de reguladores de esta condición.</p> <p>Sin embargo, la Secretaría de Movilidad con la respuesta concedida procura atribuir a otras entidades externas a la Secretaría, trámites y gestiones propias del órgano de control de las compañías y cooperativas.</p>

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 10 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


14	<p><i>Se ha considerado como buena práctica en este concurso público que, el señor Secretario de Movilidad en calidad de máxima autoridad, no sea el quien apruebe el pliego, califique, adjudique y suscriba los contratos de operación, ya que esto conllevaría a que no haya una adecuada división de funciones y que con ello existan observaciones de parte de los Entes de Control en el sentido de ser calificador y que luego él mismo sea quien apruebe esta calificación; por tal motivo, se ha delegado la presidencia a otro funcionario de menor nivel, a fin de que, el informe de evaluación final sea analizado y de ser el caso aprobado por el señor Secretario, por lo tanto no es que la Secretaría no ha querido acoger la recomendación de Quito Honesto, sino que, consideró que la misma no coadyuvaba a un buen manejo del proceso de concurso público</i></p>	<p>Respecto de la respuesta emitida por la entidad contratante, se debe resaltar que la Comisión Metropolitana en ningún momento recomendó que sea el Secretario de Movilidad quien asuma el cargo de presidente de la Comisión Técnica, por el contrario, la recomendación se enfocaba a que el presidente pueda ser el Secretario o su delegado; condiciones que estarían bien definido en el instructivo recomendado.</p> <p>Con relación al argumento mencionado por la Secretaría al respecto, vemos que existe una contradicción del criterio invocado sobre este punto, toda vez que el funcionario designado como Presidente de la Comisión Técnica, es también Director de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, quien su a vez remitió al Secretario de Movilidad, las bases del concurso público para la asignación de rutas, con lo que se demuestra que la “buena práctica”, mencionada por la Secretaría, para el caso del Presidente de la Comisión Técnica, no fue considerada.</p>
15	<p><i>Como se señaló anteriormente, se consideró para una adecuada tramitación del concurso la delegación de un funcionario para que presida la Comisión Técnica y con ello se evite que, se observe que el mismo señor Secretario de Movilidad calificó las ofertas y aprobó el respectivo informe.</i></p>	
16	<p><i>De acuerdo con el perfil del profesional designado para ello, la presidencia de la Comisión Técnica se hizo considerando a un profesional de la Secretaría de Movilidad que tiene amplia experiencia en el campo de la Transportación y que por ello cumple con el perfil definido; más aún cuando este profesional es el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, quién para acceder a dicho cargo cumplió al momento de su contratación con el perfil que se requiere, esto es, indudablemente el tener formación y experiencia en transportación pública.</i></p>	<p>De lo expuesto por la Secretaría de Movilidad, una vez más se evidencia que se mal interpretó la recomendación de la Comisión Metropolitana, ya que cuando se realizaron las observaciones al pliego, no constaba el cargo o nombre de la persona que lo iba a fungir, por lo tanto, en ningún momento se objetó que el profesional que ha sido designado no tenga la capacidad o experiencia para ejercer este cargo, lo que realmente se requirió es que se establezca el medio de comprobación para demostrar el perfil requerido, esto es certificados de experiencia, certificados de cursos, etc.</p>
17	<p><i>El Consejo de Participación Ciudadana y Control Social mediante Resolución CPCCS-SNCS-2021-0019-RES de 31 de marzo de 2021 aprobó la veeduría ciudadana para la implementación de la Ordenanza Metropolitana 017-2020, por tal motivo, al ser el concurso parte de la referida ordenanza, es procedente recibir a la veeduría antes señalada.</i></p> <p><i>Adicionalmente, es importante indicar que durante todo el proceso se ha recibido el acompañamiento de representantes de la Asamblea de Quito, Observatorio de la Movilidad y Comisión Nacional Anticorrupción, manteniendo siempre una política de puertas abiertas a todas las organizaciones de participación ciudadana a fin de cumplir sin restricción alguna con el principio de transparencia.</i></p>	<p>La Comisión Metropolitana, fue notificada únicamente con Oficio Nro. CPCCS-SNCS-2021-0151-OF de 31 de marzo de 2021, en el cual consta la conformación de la veeduría para Vigilar el cumplimiento de la Ordenanza 017-2020 referente a la “Integración de los Subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público del DMQ” provincia de Pichincha.</p> <p>Cabe mencionar que, la Comisión Metropolitana no cuenta con antecedentes ni registro del representante del Observatorio de Movilidad, quien ha intervenido permanentemente en el desarrollo del concurso.</p>

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 11 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


20	<p><i>La delegación no corresponde a la unidad (bus) ni tampoco implica un traspaso de dominio, sino, y de acuerdo a la Adenda suscrita por las operadoras esto tiene que ver con la delegación de la administración operativa y financiera de la unidad para la Operadora a través del Gerente o Representante Legal de la misma.</i></p> <p><i>Se debe indicar adicionalmente, que esta delegación es temporal ya que, una vez que se suscriban los contratos de operación con la nueva operadora toda la flota pasará a ser de propiedad de la misma.</i></p>	<p>La observación / recomendación inicial efectuada por la Comisión Metropolitana se enfocaba precisamente a aclarar la frase "delegada temporalmente por un operador individual" en vista de que no era claro y podía prestarse a confusiones, tal como se lo ha realizado en la respuesta emitida mediante oficio No. SM-2021-1585 de 30 de junio de 2021, por lo tanto, esto debió ser considerado en el texto observado, a fin de que la condición esté completamente clara.</p>
21	<p><i>Se debe precisar que, no hay contradicción alguna en torno al requisito mínimo solicitado y el requisito puntuado que sobre el parámetro “Flota” se ha definido.</i></p> <p><i>En este sentido, toda la flota del oferente podía presentarse en el presente concurso sin ningún tipo de restricción, sin embargo, únicamente se asignará puntaje a la flota ofertada que no exceda de 10 años de fabricación promedio, en este sentido, en cumplimiento del principio de concurrencia, todas las flotas son parte del requisito mínimo pero solo se asigna puntajes al oferente que presente la flota de menor edad y siempre que esta no exceda de 10 años de vida promedio.</i></p>	<p>Respecto de la respuesta emitida por la Secretaría de Movilidad se debe resaltar que el parámetro fue reformulado, con base en la primera observación / recomendación realizada por la Comisión Metropolitana y no por iniciativa propia de la entidad, en tanto, si se mantenía el texto inicial, hubieran surgido varios problemas en la calificación de las ofertas, quedando demostrado la intervención oportuna de la Comisión.</p>
22	<p><i>De acuerdo con el pliego se han señalado requisitos mínimos y requisitos puntuados, en este sentido los requisitos mínimos están definidos en las bases del concurso los cuales han sido constatados y verificados tanto por la subcomisión conformada como por la Comisión Técnica. Los medios de verificación de los mismos constan de igual manera descritos en las respuestas a los potenciales oferentes y en las aclaraciones que fueron realizadas conforme al cronograma del concurso.</i></p>	<p>La Comisión Metropolitana se ratifica en la observación realizada por cuanto no se ha establecido los medios de comprobación de cada uno de los requisitos mínimos constantes en el numeral 2.6.1 de los pliegos y bases del concurso, entendiéndose que los documentos a presentarse en la oferta señalados en el numeral 2.6.2.1 constituían los medios de verificación de dichos requisitos; sin embargo, en la visita de campo efectuada, personal de la Secretaría de Movilidad señaló que los documentos que constan en el numeral 2.6.2.1 no constituían requisitos mínimos. Adicionalmente, se verifica que los requisitos y medios de comprobación no estuvieron correctamente definidos, por tal razón se recurrió a realizar las aclaraciones sobre estos puntos en la fase correspondiente.</p>

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 12 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


24	<p><i>De acuerdo al artículo 204 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial consta la obligación de que los transportistas doten a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior, por lo cual es considerado como requisito mínimo para los oferentes dentro del concurso, el medio verificable para determinar su cumplimiento fue determinado por la Comisión Técnica con una declaración juramentada del oferente de cumplir con al menos el 10% de sus unidades para este fin.</i></p>	<p>Sobre la respuesta emitida por la entidad, de ninguna manera la Comisión Metropolitana pretendió que no se dé cumplimiento con el Art. 204 de la LOTTTSV respecto de solicitar unidades con portabicicletas, la observación se enfocaba a que se analice dentro del mercado si los proveedores están en la capacidad de adaptar estos sistemas en sus unidades por el costo que esto representaría.</p> <p>Por otra parte, respecto del documento "Declaración juramentada" para la evaluación por puntaje la Comisión Metropolitana se ratifica en que estas declaraciones constituyen documentos sobre los cuales no se puede tener una certeza de cumplimiento al momento de la presentación de las ofertas y por tanto no deberían ser parámetros sujetos a calificación con puntaje.</p>
25	<p><i>Este requisito fue eliminado tomando en cuenta que, a la fecha de presentación de ofertas definido en el cronograma, únicamente dos operadoras habían alcanzado el cumplimiento de los parámetros de calidad de servicio establecido en la Resolución SM-2021-003, por lo cual, se habría inobservado los principios de concurrencia y trato justo.</i></p>	<p>La entidad eliminó el requisito inicialmente establecido, basado en la observación realizada por la Comisión Metropolitana, ya que esta obligó a que la entidad analice quienes podían cumplir con este requerimiento y así garantizar los principios de trato justo y concurrencia.</p>
26	<p><i>De acuerdo a lo que se puede verificar en los pliegos y bases del concurso se encuentra claramente determinado el personal requerido, sus perfiles, experiencia y el puntaje asignado a cada puesto.</i></p>	<p>La Secretaría de Movilidad interpretó a su manera el análisis efectuado por la Comisión Metropolitana, toda vez que nunca se mencionó que no se habían determinado las condiciones para el personal técnico como parámetro de calificación. Al contrario, lo que se requirió es que se aclare y de ser necesario se amplíe estos requerimientos haciendo la diferenciación de las dos etapas establecidas (Requisitos mínimos y Puntaje), por cuanto en el numeral 3 "Disponibilidad de personal y capacidad administrativa" (20 puntos) constan condiciones mínimas de cumplimiento, cuando la naturaleza de esta etapa supone la ponderación valorada a partir de la acreditación de mejores condiciones que las fijadas como mínimas, esto a fin de evitar confusiones.</p> <p>Complementariamente con lo anterior, se deja constancia que, si bien la entidad definió dentro de la etapa de evaluación por puntaje la sección correspondiente a personal técnico, textual se manifiesta, en el numeral 3, disponibilidad de personal y capacidad administrativa: “Como mínimo deberá acreditar la participación del siguiente personal”</p> <p>Por lo tanto, se evidencia una clara contradicción, pues si bien se establece dentro de la etapa de puntaje se menciona que es un requisito mínimo.</p> <p>Así mismo se verifica que en el cuadro de detalle de solicitud de años de experiencia, también se establece un mínimo, contraponiéndose a la naturaleza de la etapa de puntaje pues, para que exista una competencia entre concursantes se debería haber establecido un máximo, no un mínimo.</p>
27	<p><i>Los requisitos mínimos están establecidos de manera clara en las páginas 11 y 12 de los pliegos del concurso. Los demás requisitos puntuados y documentación a presentar se encuentran igualmente definidos en el pliego y en las bases del concurso, por lo cual no existe ninguna contradicción entre los unos y los otros, ya que los primeros son evaluados en la fase cumple y no cumple y; los siguientes en la evaluación de las ofertas.</i></p>	

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 13 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


28	<p><i>Se debe aclarar que el porcentaje de la póliza se encuentra claramente definido en un inicio en las bases y pliego y posteriormente modificado en las aclaraciones emitidas por la Comisión Técnica, teniendo como resultado el 0,5% del valor total estimado de los ingresos brutos. Respecto de la vigencia se estableció que la misma se devolverá una vez que los oferentes adjudicados suscriban los correspondientes contratos de operación, tal cual se puede corroborar en el Acta No. 2 de la Comisión Técnica, que se encuentra publicada en la página web de ésta Secretaría.</i></p> <p><i>Respecto a las condiciones generales de la póliza, las mismas son definidas conforme lo señala el libro III del Código Orgánico Monetario y Financiero, el cual recoge el contenido de la Ley General de Seguros y así mismo el formato y demás componentes técnicos y jurídicos de las pólizas son definidos por la Superintendencia de Compañías, valores y seguros.</i></p>	<p>Independientemente de que dentro del Código Orgánico Monetario y Financiero se establecen condiciones generales de una póliza en general; las garantías requeridas se instrumentan en consideración a la naturaleza de la contratación, por lo tanto, la recomendación se orientaba a incluir tanto las condiciones generales como las condiciones particulares (determinadas por la entidad) dentro del pliego para garantizar que todos los participantes conozcan el alcance de esta póliza.</p> <p>Sin embargo, no se evidencia un justificativo técnico del cambio del porcentaje inicial del 1% al 0,5%, alterando las propias condiciones establecidas por la entidad.</p> <p>En ese sentido, esta Comisión Metropolitana, se ratifica aún más en la misma observación, sobre este mismo aspecto existe clara contradicción en las respuestas emitidas por la Comisión Técnica.</p>
29	<p><i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida</i></p>	<p>La entidad reformuló el parámetro en base a la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.</p>
30	<p><i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</i></p>	<p>La entidad reformuló el parámetro en base a la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.</p>
31	<p><i>Todas las operadoras que cuentan con un contrato vigente para la prestación del servicio de transporte público del DMQ, suscribieron las Adendas del 11 al 14 de enero de 2021, dichos documentos reposan en el archivo de la Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad.</i></p> <p><i>Por otro lado, en las bases del concurso se entiende que el puntaje corresponde al número de oferentes que conformen la Asociación.</i></p> <p><i>De la evaluación realizada se puede verificar que todos los oferentes han suscrito las adendas a los contratos de operación vigentes.</i></p>	<p>Esta observación estaba encaminada a promover una participación local, nacional e internacional, ya que las adendas a los contratos de operación únicamente fueron suscritas y obligan a las operadoras del DMQ, lo cual violenta el principio de igualdad en el caso de haberse presentado oferentes nacionales e internacionales, pues pese a que esta circunstancia no se haya materializado en el concurso, este requisito no deja de ser restrictivo.</p>
33	<p><i>De acuerdo a lo que establece los pliegos del concurso, para las operadoras que suscribieron contratos recientes se consideró por parte de la Comisión Técnica tomar el rango de los 10 años como proporcional desde la suscripción de los contratos, sin embargo solamente 1 de estas operadoras se presentó al concurso en compromiso con otras, pero esta oferta fue rechazada por no cumplir con requisitos mínimos.</i></p> <p><i>Para el caso de reducción de puntos por sanciones administrativas en la página 14 de los pliegos se encuentra detallado taxativamente el método de reducción de puntaje.</i></p>	<p>La Comisión Metropolitana se ratifica en la observación inicial realizada ya que el requisito mínimo señalaba que las operadoras debían acreditar experiencia de mínimo 10 años y posteriormente, para la reducción de puntaje se establecía una condición para operadoras que han sido regularizadas dentro de los últimos 3 años, por lo tanto, estas no iban a cumplir con el requerimiento inicial de 10 años de experiencia.</p> <p>Por otro lado, con base en la respuesta emitida por la propia entidad, se debe señalar que el hecho de que una sola operadora fue descalificada por incumplimiento de requisitos mínimos, no exime de que la condición estuvo mal definida.</p>

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 14 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	


37	<i>La cantidad de la infraestructura depende de la cantidad de flota de los oferentes, es directamente proporcional: a más rutas, más buses y por ende más infraestructura necesaria.</i>	<p>Se deja constancia que la entidad reformuló el parámetro en base a la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.</p> <p>Por otra parte, respecto de la cantidad de infraestructura la entidad señala que depende de la cantidad de flota de los oferentes, siendo directamente proporcional, lo cual nos lleva a revisar la calificación de las ofertas, encontrándose que respecto de este parámetro la entidad ha reducido puntos de ciertas ofertas, sin explicar de qué manera se realizó el cálculo para determinar la reducción de cada uno de estos puntajes, considerando además que tanto en los pliegos como en las bases del concurso se explicó la metodología de calificación de este parámetro.</p> <p>De lo expuesto, los miembros de la Comisión Técnica evaluaron las ofertas de manera discrecional, lo cual conlleva a la inobservancia del principio de seguridad jurídica, por cuanto la metodología de calificación debió estar claramente definida y no sujeta al criterio de los evaluadores.</p>
38	<i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</i>	La entidad reformuló el parámetro en base a la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.
39	<i>No se identifica la observación.</i>	La entidad reformuló el parámetro establecido, basado en la observación realizada por la Comisión Metropolitana, ya que esta obligó a que la entidad analice si el requisito se encontraba correctamente definido.
40	<i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</i>	La entidad eliminó el parámetro en base a la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.
41	<i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</i>	La entidad reformuló los parámetros en base a las observaciones / recomendaciones efectuadas por la Comisión Metropolitana
42	<i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</i>	

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 15 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

44	<p><i>La declaratoria de desierto es una facultad propia del ente contratante la cual puede ser acogida siempre que se configuren los eventos previstos como causal, en este sentido el Concurso Público de Rutas prevé la posibilidad de que existan declaratorias de desierto parcial, siendo una de las causales el evento en el que no se lleguen a suscribir los contratos de asignación de rutas y siempre que no se pueda proceder con una nueva adjudicación al oferente situado en segundo lugar en la calificación respectiva. Llama la atención que, no se considere esto como un argumento válido aún más si se contempla el pliego integralmente y se constata en la página 20 que la no suscripción del contrato por causas imputables al oferente permite una declaración de desierto y la correspondiente ejecución de la garantía de seriedad de la oferta, lo cual se concatena con el literal f) del numeral 2.6.4 del antes referido pliego que contiene la causal de desierto antes indicada.</i></p>	No se acogió la observación inicial efectuada.
46	<p><i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</i></p>	La entidad eliminó el apartado "DE LOS FISCALIZADORES CONTRACTUALES" con base en la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana, ya que esta obligó a que la entidad analice si el apartado se encontraba correctamente definido.
47	<p><i>El parámetro fue analizado técnicamente por la Comisión Técnica por lo que se definió su reestructuración en la forma que está definida en los pliegos y las bases del concurso, por lo que se considera que esta observación ha sido acogida.</i></p>	Se deja constancia que la entidad eliminó la duplicidad de información en base a la observación / recomendación efectuada por la Comisión Metropolitana.

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 16 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

Dentro de las respuestas concedidas por la Secretaría de Movilidad al Informe Parcial de la Comisión Metropolitana, cuyas observaciones han sido abordadas en el cuadro que antecede, encontramos el acápite titulado: **“CONSIDERACIONES QUE HACE ESTA SECRETARÍA SOBRE EL PROCESO DE CONTROL LLEVADO EN SU CONTRA”**, respecto de cuyo contenido nos vemos obligados a emitir las siguientes puntualizaciones:

Iniciaremos por señalar que el título antes referido hace relación a un *“proceso de control llevado en su **contra**”*, esta afirmación es totalmente errónea y carece de todo fundamento fáctico, puesto que la Comisión Metropolitana dentro del acompañamiento al concurso de rutas y frecuencias no realiza de ninguna forma este tipo de procesos.

Debemos señalar que la Comisión Metropolitana tiene como objetivo general: *“(…) desplegar las medidas necesarias para prevenir, investigar, identificar e individualizar las acciones u omisiones que implicaren corrupción, así como para difundir los valores y principios de transparencia en el manejo de los asuntos públicos en todas las dependencias municipales del Distrito Metropolitano, sus empresas y corporaciones. Procurará erradicar la corrupción y combatirá la impunidad, a efectos de que en la administración municipal se mantengan siempre los principios de ética y de servicio público, con el objeto de cumplir el propósito enunciado en el numeral 6 del artículo tercero de la Constitución de la República”*; y, en el marco de sus competencias se encuentra facultada para realizar el análisis de los procesos de contratación que lleven a cabo las entidades municipales, para lo cual se ha definido una metodología específica a cargo de la Dirección de Prevención y Control.


En concordancia con lo antes mencionado, nuestra labor de acompañamiento a las entidades del GADMQ en la vigilancia y monitoreo de los procedimientos de contratación está también fundamentada en la disposición realizada por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Resolución No. A 003-2021, mediante la cual se establece que la Unidad de Control de la Dirección de Prevención y Control, procederá con el acompañamiento que comprende el monitoreo, seguimiento y asesoría en la ejecución de las fases preparatoria y precontractual del procedimiento, de acuerdo con la naturaleza y particularidad de cada contratación.

Aclarado lo anterior, a continuación, revisaremos algunos puntos que han sido señalados por la Secretaría de Movilidad respecto de las actuaciones e informes emitidos por la Comisión Metropolitana de manera específica en el Concurso de Rutas motivo del presente informe.

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

Al respecto, consideramos que el descargo emitido por la Secretaría de Movilidad ha descontextualizado el contenido de los informes de la Comisión Metropolitana, a más de que

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 17 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Dominguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

es evidente el desconocimiento de nuestras funciones y atribuciones en cuanto a la emisión de conclusiones y recomendaciones; y, a su vez el alcance de éstos dentro del ámbito Municipal.

La mejor forma de prevenir actos de posible corrupción es realizando concursos transparentes, cuyas bases, términos de referencia, especificaciones técnicas, estudios de mercado, estudios técnicos, y demás documentación preparatoria que sirva para dar inicio a un procedimiento según sea el caso, sea clara, precisa, completa, sin contradicciones, que brinde a todos los participantes un trato justo, a fin de que se pueda generar una amplia participación, y por tanto, es en ese sentido que la Comisión Metropolitana apoya y asesora en la revisión y seguimiento de éstos. Bajo ningún concepto puede indicarse que el opinar o recomendar sobre aspectos técnicos o legales del procedimiento pueda ser considerado como una extralimitación o una actividad que no sea de nuestra competencia, pues son actividades que le son inherentes al acompañamiento y monitoreo de los procedimientos de contratación ejecutados por la Administración Municipal.

Así mismo, cuando nuestros hallazgos derivan en situaciones que podrían tener connotación legal relevante como la falta de un instructivo que contenga la reglamentación interna para llevar a cabo un procedimiento concursable en el que intervenga como parte, o cuando los requisitos establecidos no son claros para los oferentes, como en este caso, entonces la Comisión Metropolitana, en aplicación de sus facultades, recomienda a las entidades consideren declarar desiertos los concursos, a fin de que se puedan revisar y regular las bases de estos y evitar posteriores llamados de atención o denuncias de los participantes.


La Secretaría de Movilidad ha indicado también que: *“Se omite igualmente la garantía básica del literal b) del numeral 7 del artículo 76 de la invocada Constitución al no darse espacio a que esta Secretaría sea escuchada en las mismas condiciones que los reclamantes UNITRANS Q. Finalmente, este cúmulo de violaciones constitucionales y legales tornan a todo lo actuado en contra de esta Secretaría de Movilidad en nulo de pleno derecho al amparo del artículo 424 de la Constitución de la República.*

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

Consideramos que la argumentación antes esgrimida se encuentra distante de las verdaderas y reales actuaciones de la Comisión Metropolitana; pues, en forma alguna esta Comisión persigue o ataca, y menos violenta derechos; por lo tanto, la misma está fuera de todo contexto, debido a que no se ha iniciado trámite de denuncia alguna por presunto acto de corrupción, facultad que también tiene esta entidad. Es improcedente por lo tanto aplicar el *Reglamento para el Proceso de Trámite, Recepción, Calificación, Investigación, Resolución y Seguimiento de las Denuncias de Corrupción.*

Por el contrario, todos los informes emitidos por la Comisión Metropolitana son el resultado del rigurosos monitoreo y análisis técnico de las etapas definidas dentro del acompañamiento de los procesos de contratación.

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 18 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Dominguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

Finalmente, el documento de 10 de junio de 2021, suscrito por el Presidente de UNITRANS-Q, está dirigido al Secretario de Movilidad y es remitido a la Comisión Metropolitana en calidad de “**COPIA**”; es decir, fue un reclamo presentado ante la misma entidad contratante que publicó el procedimiento de contratación, a fin de que sea atendido por ésta previo a continuar con la siguiente etapa del procedimiento; en tal sentido, no se puede considerar que se trate de una denuncia que deba ser sustanciada por la Comisión Metropolitana.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES


CONCLUSIONES:

1. Las respuestas emitidas a las observaciones realizadas por la Secretaría de Movilidad no desvanecen ni modifican las observaciones efectuadas en los informes emitidos por la Comisión Metropolitana, al contrario, evidencian la necesidad de establecer un instrumento normativo que acoja con claridad, todas las condiciones para el concurso de rutas y frecuencias, ya que existe inconsistencias en lo definido dentro de la Resolución Nro. SM-2021-005, las bases y los pliegos actuales que atentan contra el espíritu de la Ordenanza Metropolitana Nro. 017 de 01 de diciembre de 2020.
2. Cabe indicar también que, fuera de las inconsistencias evidenciadas existe incumplimiento a los requisitos mínimos como se ha señalado en el desarrollo del presente informe, así como de la documentación presentada dentro de las ofertas que fueron motivo de análisis de forma aleatoria en la visita de campo.
3. La entidad contratante pese a las recomendaciones realizadas por la Comisión Metropolitana ha continuado con el concurso público bajo su absoluta responsabilidad.
4. Del análisis que antecede, la Comisión Metropolitana concluye que la Secretaría de Movilidad ha desatendido el acompañamiento, esto es las observaciones y recomendaciones; por lo que, se ratifica en todos y cada uno de los informes emitidos con tal oportunidad, liberando de responsabilidad a quienes hemos cumplido con el objetivo general de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción.

RECOMENDACIONES:

1. Al Presidente de la Comisión Metropolitana, poner en conocimiento de la Máxima Autoridad de la Secretaría de Movilidad el contenido del presente informe, a fin de que conozca lo actuado por la institución y considere lo expuesto en el mismo, así como al señor Alcalde Metropolitano y a los señores Concejales, miembros de la Comisión de Movilidad.
2. A la Secretaría de Movilidad, se anexe el presente informe al expediente físico del concurso público.
3. Se recomienda al Alcalde Metropolitano, requerir un examen especial a la Contraloría General del Estado, sobre el presente concurso de rutas.

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 19 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Dominguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	

	DOCUMENTO: INFORME MONITOREO	CODIGO: CMLCC-DPC-2021-131 Unidad de Control
	ASUNTO: INFORME FINAL CONCURSO PÚBLICO SECRETARÍA DE MOVILIDAD OBJETO: “ASIGNACIÓN DE RUTAS PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN EL MARCO DE LO SEÑALADO POR LA ORDENANZA METROPOLITANA Nro. 017-2020”	

5. APROBACIÓN DEL DOCUMENTO

Acción	Nombre	Cargo	Fecha	Firma
Elaborado por:	Abg. Gabriela Romero	Especialistas de Control	05/07/2021	
	Abg. María Isabel Cevallos			
	Ing. Carolina Egas			
Elaborado y Revisado por:	Abg. Paulina Domínguez	Jefa de Control	06/07/2021	
Elaborado y Revisado por:	Abg. Dora Arias	Directora de Asesoría Jurídica	06/07/2021	
Revisado por:	Ing. Javier Perugachi Abad	Director de Prevención y Control	06/07/2021	
Aprobado por:	Mgs. Michel Rowland García	Presidente GAD DMQ Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción	06/07/2021	

Elaborado por:	Elaborado por:	Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:	Página 20 de 20
Abg. Gabriela Romero Especialista de Control	Abg. María Isabel Cevallos Especialista de Control	Ing. Carolina Egas Especialista de Control	Abg. Paulina Domínguez Jefa de Control	Javier Perugachi Abad Director de Prevención y Control	
05/07/2021	05/07/2021	05/07/2021	06/07/2021	06/07/2021	