



OFICIO 420 – DPPCH - 2021
Sección: Dirección Provincial de Pichincha
Asunto: Aprobación informe DPPch-0028-2021

Quito DM, 19 ABR 2021

Ingeniero
Carlos Alfonso Poveda Merino
Gerente General
Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito
info@trolebus.gob.ec
Avenida 5 de Junio s/n, entre Avenida Rodrigo de Chávez y Gatazo
Ciudad.-

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado mediante Acuerdo 018-CG de 8 de octubre de 2020, reformó el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos y el Reglamento de Ámbitos de Control de las Unidades Administrativas de Control, con el cual se eliminó la Dirección Nacional de Auditoría de Gobiernos Seccionales, disponiendo que la Dirección Provincial de Pichincha asuma la continuidad de su gestión.

En tal virtud, y con el propósito de que se distribuya a los servidores a quienes están dirigidas las recomendaciones, le remito una copia del informe de examen especial DPPch-0028-2021, aprobado el 8 de abril de 2021, *"a los acuerdos, convenios y contratos suscritos para la gestión, administración y operación del Corredor Central Norte en la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO y entidades relacionadas, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 30 de junio de 2020"*.

De conformidad con el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado; y, la Norma Ecuatoriana de Auditoría Gubernamental NEAG I.A.G.6 *"Implantación de Recomendaciones"*, las recomendaciones que constan en el informe aprobado deben ser implementadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio por parte de los servidores de la institución; por lo que deberá adoptar mecanismos de seguimiento y supervisión para asegurar su cumplimiento con la finalidad de fortalecer el control interno institucional. A los tres meses de haber entregado el informe aprobado, este organismo de control podrá solicitar a la máxima autoridad o representante legal, que informen documentadamente sobre el estado de la implementación de las recomendaciones de acuerdo a lo que establece el artículo 28 del Reglamento de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, sin perjuicio de que la entidad por su propia iniciativa comunique respecto de la referida implementación incluso antes de los tres meses señalados en la norma reglamentaria.

El referido informe también se encuentra disponible en la página Web de la Contraloría General del Estado, para lo cual deberá registrar el mencionado número de informe y descargarlo.

Atentamente



Mst. José Luis García Lastra
Director Provincial de Pichincha

Adjunto: informe DPPch-0028-2021

Descripción	Nombre	Firma	Fecha
Elaborado por:	K. Cárdenas S.		2021-04-16
Revisado por:	J. Delgado V.		2021-04-16

Ref. NIS: 6221-2021



CONTRALORÍA GENERAL DEL ESTADO

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PICHINCHA

DPPch-0028-2021 /

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS
DE QUITO

INFORME GENERAL

Examen Especial a los acuerdos, convenios y contratos suscritos para la gestión, administración y operación del Corredor Central Norte en la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO y entidades relacionadas, por el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 30 de junio de 2020

TIPO DE EXAMEN :

EE

PERIODO DESDE : 2014-01-01

HASTA : 2020-06-30

the 1990s, the number of people in the UK who are aged 65 and over has increased by 1.5 million (1990–2000) and is projected to increase by a further 1.5 million by 2020 (Office of National Statistics 2001). The number of people aged 65 and over is projected to increase from 10.5 million in 1990 to 12.5 million in 2020.

There is a growing awareness of the need to develop strategies to meet the needs of the ageing population. The Department of Health (2000) has identified the need to develop a 'new paradigm' for the care of the elderly. This paradigm is based on the principle of 'active ageing', which is the process of maintaining and enhancing the functional ability of older people to live independently and to participate in social and community activities. The Department of Health (2000) has identified a number of key areas for action in order to achieve this paradigm, including: (1) promoting the health and well-being of older people; (2) ensuring that older people have access to the services and resources they need to live independently; and (3) ensuring that older people are able to participate in social and community activities.

One of the key areas for action is the need to develop strategies to promote the health and well-being of older people. This includes the need to develop strategies to prevent the onset of chronic disease and to manage chronic disease when it does occur. The Department of Health (2000) has identified a number of key areas for action in order to achieve this, including: (1) promoting the health and well-being of older people; (2) ensuring that older people have access to the services and resources they need to live independently; and (3) ensuring that older people are able to participate in social and community activities.

One of the key areas for action is the need to develop strategies to ensure that older people have access to the services and resources they need to live independently. This includes the need to develop strategies to ensure that older people have access to housing, transport, and social services. The Department of Health (2000) has identified a number of key areas for action in order to achieve this, including: (1) promoting the health and well-being of older people; (2) ensuring that older people have access to the services and resources they need to live independently; and (3) ensuring that older people are able to participate in social and community activities.

One of the key areas for action is the need to develop strategies to ensure that older people are able to participate in social and community activities. This includes the need to develop strategies to ensure that older people have access to social and community activities, and to ensure that older people are able to participate in these activities. The Department of Health (2000) has identified a number of key areas for action in order to achieve this, including: (1) promoting the health and well-being of older people; (2) ensuring that older people have access to the services and resources they need to live independently; and (3) ensuring that older people are able to participate in social and community activities.

One of the key areas for action is the need to develop strategies to ensure that older people are able to participate in social and community activities. This includes the need to develop strategies to ensure that older people have access to social and community activities, and to ensure that older people are able to participate in these activities. The Department of Health (2000) has identified a number of key areas for action in order to achieve this, including: (1) promoting the health and well-being of older people; (2) ensuring that older people have access to the services and resources they need to live independently; and (3) ensuring that older people are able to participate in social and community activities.

One of the key areas for action is the need to develop strategies to ensure that older people are able to participate in social and community activities. This includes the need to develop strategies to ensure that older people have access to social and community activities, and to ensure that older people are able to participate in these activities. The Department of Health (2000) has identified a number of key areas for action in order to achieve this, including: (1) promoting the health and well-being of older people; (2) ensuring that older people have access to the services and resources they need to live independently; and (3) ensuring that older people are able to participate in social and community activities.

One of the key areas for action is the need to develop strategies to ensure that older people are able to participate in social and community activities. This includes the need to develop strategies to ensure that older people have access to social and community activities, and to ensure that older people are able to participate in these activities. The Department of Health (2000) has identified a number of key areas for action in order to achieve this, including: (1) promoting the health and well-being of older people; (2) ensuring that older people have access to the services and resources they need to live independently; and (3) ensuring that older people are able to participate in social and community activities.

**EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE
QUITO**

Examen Especial a los acuerdos, convenios y contratos suscritos para la gestión,
administración y operación del Corredor Central Norte en la EMPRESA PÚBLICA
METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO y entidades
relacionadas, por el período comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 30 de junio de
2020

DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PICHINCHA

Quito - Ecuador

SIGLAS Y ABREVIATURAS UTILIZADAS

AMT	Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
ART	Artículo
CCN	Corredor Central Norte
CFIN	Coordinación Financiera
CGE	Contraloría General del Estado
CIA	Compañía
COOTAD	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
DMGM	Dirección Metropolitana de Gestión de la Movilidad
DMQ	Distrito Metropolitano de Quito
DPPCH	Dirección Provincial de Pichincha
EPMTPQ	Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito
EMSAT	Empresa Metropolitana de Servicios y Administración del Transporte
GADDMQ	Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito
GAF	Gerencia Administrativa Financiera
GG	Gerencia General
GI	Gerencia Jurídica
GO	Gerencia de Operaciones
GT	Gerencia Técnica
LOSNCP	Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública
LOTTTSV	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
LTDA	Limitada

NCI	Normas de Control Interno
PAC	Plan Anual de Contrataciones
RTV	Revisión Técnica Vehicular
SM	Secretaría de Movilidad
SA	Sociedad Anónima
USD	Dólares de los Estados Unidos de Norte América

ÍNDICE

CONTENIDO	PÁGINAS
Carta de presentación	1
CAPÍTULO I	
INFORMACIÓN INTRODUCTORIA	
Motivo del examen	2
Objetivos del examen	2
Alcance del examen	2
Base legal	2
Estructura orgánica	3
Objetivos de la entidad	5
Monto de recursos examinados	5
Servidores relacionados	6
CAPÍTULO II	
RESULTADOS DEL EXAMEN	
Antecedentes	7
Multas contractuales no cobradas, por incumplimiento de revisiones técnicas vehiculares de las unidades articuladas del Corredor Central Norte	8
Multas no cobradas en la ejecución del contrato de operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Corredor Central Norte, suscrito el 30 de enero de 2019	20
Valores por multas y alquiler de articulados, pendientes de pago a la EPMT PQ, por parte del Consorcio del Corredor Central Norte	24
Gastos efectuados por seguridad y limpieza, sin documentación de sustento	35
Gastos en adecuaciones del Corredor Central Norte, superiores a lo retenido por multas y sanciones	43
Liquidaciones de valores recaudados por el Corredor Central Norte, sin considerar las disposiciones legales vigentes	49
Operaciones del Corredor Central Norte, registrados como parte de la contabilidad de la EPMT PQ	55
Servidores relacionados - Anexo 1	



Informe aprobado el

2021-04-08

Quito,

Señor
Gerente General y Presidente del Directorio
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE
QUITO - EPMT PQ
Presente

De mi consideración:

La Contraloría General del Estado, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, efectuó el examen especial a los acuerdos, convenios y contratos suscritos para la gestión, administración y operación del Corredor Central Norte en la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO y entidades relacionadas por el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 30 de junio de 2020.

La acción de control se efectuó de acuerdo con las Normas Ecuatorianas de Auditoría Gubernamental emitidas por la Contraloría General del Estado. Estas normas requieren que el examen sea planificado y ejecutado para obtener certeza razonable de que la información y la documentación examinada no contienen exposiciones erróneas de carácter significativo, igualmente que las operaciones a las cuales corresponden, se hayan ejecutado de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, políticas y demás normas aplicables.

Debido a la naturaleza de la acción de control efectuada, los resultados se encuentran expresados en los comentarios, conclusiones y recomendaciones que constan en el presente informe.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, las recomendaciones deben ser aplicadas de manera inmediata y con el carácter de obligatorio.

Atentamente,

Mst. José Luis García
Director Provincial de Pichincha

CAPÍTULO I

INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

Motivo del examen

El examen especial en la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito - EPMT PQ, se realizó en cumplimiento al memorando EMS-2222-DNPEyEIGISyE-2020 de 9 de julio de 2020, suscrito por el Contralor General del Estado; y, a la Orden de Trabajo 0014-DNA5-2020-I de 20 de julio de 2020, con cargo a imprevistos del Plan Operativo de Control año 2020, de la Dirección Nacional de Auditoría de Gobiernos Seccionales.

Objetivos del examen

- Verificar el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y demás normas aplicables.
- Establecer la propiedad, legalidad y veracidad de las operaciones efectuadas en el período examinado y que se encuentren debidamente respaldadas con la documentación suficiente y pertinente.
- Determinar que las cláusulas establecidas en los acuerdos, contratos y convenios, se hayan cumplido conforme a las condiciones estipuladas en dichos instrumentos legales.

Alcance del examen

A los acuerdos, convenios y contratos suscritos para la gestión, administración y operación del Corredor Central Norte en la EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO y entidades relacionadas por el período comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 30 de junio de 2020.

Base legal

El Concejo Metropolitano de Quito mediante Ordenanza Metropolitana 0314, sancionada el 12 de julio de 2010 y publicada en el Registro Oficial 245 de 29 de julio

JLS

1. PROCESOS GOBERNANTES

1.1. Gestión Normativa

Responsable: Miembros de Directorio

1.2. Direccionamiento Estratégico

Responsable: Gerente General

1.3. Direccionamiento Técnico - Operativo

Responsable: Sub Gerente General

2. PROCESOS AGREGADORES DE VALOR

2.1. Gestión de Operaciones

Responsable: Gerente de Operaciones

2.1.1. Gestión del Sistema Integrado de Transporte SAE

Responsable: Coordinador de Operaciones

2.1.1.1 Gestión Operacional de los Corredores

2.1.2. Gestión de Vigilancia Operacional

Responsable: Coordinar del Centro de Control

2.1.3. Gestión de Coordinación de Integración de Sistemas de Transporte

Responsable: Coordinador de Sist. de Integración de transporte

2.1.3.1 Gestión de Estudios y Diseño

2.1.3.2 Gestión de Integración de los Sistemas

3. PROCESOS HABILITANTES DE ASESORÍA

3.2. Gestión de Asesoría Jurídica

Responsable: Gerente Jurídico

4. PROCESOS HABILITANTES DE APOYO

4.1. Gestión Administrativa Financiera

Responsable: Gerente Administrativo Financiero

4.1.1. Gestión Administrativa

Responsable: Coordinador Administrativo

4.1.1.1 Gestión de Servicios Generales

4.1.1.2 Gestión de Seguros

4.1.2. Gestión Financiera

Responsable: Coordinador Financiero

4.1.2.1 Gestión Presupuestaria

4.1.2.2 Gestión Contable

4.1.2.3 Gestión de Tesorería

Objetivos de la entidad

Según el artículo 2 de la Ordenanza Metropolitana 0314 de 12 de julio de 2010, los objetivos principales de la EPMT PQ, son:

- Operar y administrar el servicio de transporte de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.
- Brindar asesoría técnica especializada a instituciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras en el ámbito del transporte.
- Explorar el corredor central del trolebús del sistema integrado de Transporte Metrobús Q, de acuerdo con las disposiciones emanadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativos a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de gestión del servicio público de transporte de pasajeros.

Monto de recursos examinados

El monto de recursos examinados es de 44 212 956,30 USD, desglosado de la siguiente manera:

- Recaudaciones del Corredor Central Norte, realizadas y administradas por la EPMT PQ, durante el periodo del 1 de enero de 2014 al 31 de julio de 2018, que ascendieron a 32 936 194,77 USD, de acuerdo al siguiente detalle:

PERÍODO	VALOR USD
2014	7 363 140,46
2015	7 564 249,93
2016	7 486 186,47
2017	7 378 342,20
2018	*3 144 275,71
TOTAL	32 936 194,77

* Corresponde hasta julio de 2018

Fuente: Mayores generales de la cuenta de Ingresos 6 2 4 03 07 05 01, proporcionados por el Gerente Administrativo Financiero, mediante oficio EPMT PQ-GG-2020-0442 de 1 de agosto de 2020.

- Recaudaciones del Corredor Central Norte, realizadas y administradas por el Consorcio Central Norte, a partir del 1 de agosto de 2018 al 30 de junio de 2020, que ascendieron a 11 266 761,56 USD, como se muestra a continuación:

PERÍODO	VALOR USD
2018	2 963 324,84
2019	6 851 452,33
2020	1 451 984,39
TOTAL	11 266 761,56

Fuente: Detalle de las recaudaciones, proporcionados por el Consorcio del Corredor Central Norte, mediante oficio 047-CCN-2020 de 15 de agosto de 2020.

Servidores relacionados

Anexo 1

Art. 1

CAPÍTULO II

RESULTADOS DEL EXAMEN

Antecedentes

El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, los representantes legales del Fideicomiso Mercantil Corredor Central Norte y las operadoras de transporte, suscribieron el contrato de operación el 20 de mayo de 2005, en el que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entregó en forma exclusiva a favor de los operadores la operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Corredor Central Norte de Quito, y las rutas alimentadoras, transversales y complementarias que lo integran, el plazo de vigencia fue de 12 años desde la fecha de suscripción.

En el Anexo 9.- RÉGIMEN DE PENALIDADES, se estableció las previsiones para la aplicación de sanciones en relación al incumplimiento de las condiciones, obligaciones y requerimientos del contrato de operación y sus anexos técnicos, frente al incumplimiento de la prestación del servicio dentro de los parámetros especificados en el Anexo 1; en la que, se define la aplicación de la multa en función de su gravedad, los antecedentes en términos de reincidencia y las circunstancias en las que se produjo el hecho. Los valores de las multas se clasifican en las siguientes categorías: Notificación, Categoría 1: Coeficiente 200 * valor de la tarifa, Categoría 2: Coeficiente 400 * valor de la tarifa y Categoría 3: 800 * valor de la tarifa. Para la determinación de la multa, se toma en consideración el cuadro adjunto en el anexo, en el cual se refleja el tipo de infracción y las categorías en función del número total de infracciones por cada vehículo.

El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito mediante Resolución A0003 de 22 de febrero de 2013, resolvió disponer a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, adopte las medidas necesarias, de acuerdo con la Ley, a fin de garantizar la operación de los buses articulados que operaban en el Corredor Central Norte y la gestión administrativa y de recaudo de los valores que se generen en las paradas, estaciones y terminales de éste.

El Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y los Representantes Legales de la Cooperativa y de las Operadoras de Transporte, el 28 de marzo de 2013, suscribieron el Acuerdo de Gestión Transitoria

2013/

Corredor Central Norte, en el que se establecieron derechos y obligaciones para cada una de las partes, para el funcionamiento y operación del Corredor, además de las establecidas en el Contrato de operación del año 2005, el cual se mantuvo vigente durante, e incluso después, de la suscripción del Acuerdo.

El Gerente General de la EPMT PQ con oficio EPMT PQ-GT-13-1517 de 26 de diciembre de 2013, indicó al Director Metropolitano de Gestión de Movilidad Encargado, las necesidades técnicas detectadas en las unidades que operan el Corredor Central Norte, y solicitó un mayor control de fiscalización debido a que varias unidades presentan daños y averías que afectan su operatividad.

Multas contractuales no cobradas, por incumplimiento de revisiones técnicas vehiculares de las unidades articuladas del Corredor Central Norte

El Director Metropolitano de Gestión de Movilidad Encargado, de la Secretaría de Movilidad, mediante oficio SM-DMGM-0222/14 de 10 de febrero de 2014, remitió al Presidente del Comité de Administración Corredor Central Norte, las necesidades identificadas por el Gerente General de la EPMT PQ a través del oficio EPMT PQ-GT-13-1517 de 26 de diciembre de 2013, para su atención y reparación en el menor tiempo posible; y, a su vez destacó que varios buses articulados no pasaron las revisiones técnicas vehiculares, algunas fueron suspendidas sus habilitaciones operacionales y otras entraban a revocatoria; sin embargo, los especialistas de operaciones de la EPMT PQ – encargados de la operación del Corredor Central Norte, no realizaron acciones oportunas para la elaboración y presentación de los informes de las observaciones respecto a la revisión técnica vehicular, así como la determinación e imposición de las multas contractuales, dentro de las liquidaciones semanales en el Corredor Central Norte.

Así también, el Director Metropolitano de Gestión de la Movilidad, con oficio SM-DMGM-1075/16 de 2 de junio de 2016, comunicó al Gerente de Comité de Administración Corredor Central Norte, que las unidades de transporte, con registro Municipal 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2842, no habían aprobado o no se presentaron a las revisiones técnicas vehiculares semestrales, e indicó que: *"...se procederá con la notificación al Administrador del Acuerdo de Gestión Transitoria Corredor Central Norte, para la aplicación de las multas pertinentes"*; no obstante, la comunicación fue realizada como parte de las atribuciones

W. J.

de la Secretaría de Movilidad, como ente rector de movilidad; más no existió comunicados al respecto del incumplimiento contractual, ni se aplicaron las multas correspondientes a las unidades señaladas, por parte de la EPMT PQ.

La Administradora Encargada del Corredor Central Norte, mediante memorandos OCN-2016-055 y OCN-2017-026 de 24 de junio de 2016 y 9 de marzo de 2017, respectivamente, informó y entregó, al Gerente de Operaciones de la EPMT PQ, las novedades y el cuadro resumen de las fechas de aprobación de la Revisión Técnica Vehicular de la flota de articulados del Corredor Central Norte; documentos en los que se determinó que varias unidades, incluidas las mencionadas en el párrafo precedente, no contaban con la presentación y aprobación de la misma, vigente a la fecha de emisión de los citados memorandos; más no se evidenció que el Gerente de Operaciones haya realizado gestiones al respecto, a fin de aplicar las multas respectivas.

El Secretario de Movilidad, en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, y los Representantes Legales de las Operadoras de Transporte, suscribieron los Adendum al Contrato de operación del servicio de transporte de pasajeros en el Corredor Central Norte por un plazo de doce, uno, y seis meses, el 18 de mayo de 2017, 24 de mayo, 22 de junio de 2018, respectivamente, en los que se enfatizó el control del cumplimiento del Anexo 9 del contrato de operación principal, respecto a la revisión técnica vehicular.

El Secretario de Movilidad, en calidad de Administrador del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito, por parte del Municipio, y el Representante Legal del Consorcio Central Norte, suscribieron el contrato de operación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros en el Corredor Central Norte, rutas alimentadoras, transversales y complementarias que lo integran, el 30 de enero de 2019.

Dentro de las Obligaciones del Consorcio, contenidas en la cláusula cuarta del contrato mencionado en el párrafo precedente, se estableció:

"...La revisión de la disponibilidad y operatividad de la totalidad de la flota se realizará periódicamente, con la finalidad de garantizar la vigencia del presente instrumento, misma que estará a cargo del Administrador del Contrato. Es obligación y responsabilidad del "CONSORCIO", la matriculación de los vehículos que disponga para la operación del servicio de transporte público de

pasajeros, dentro de los plazos previstos por la normativa legal vigente. Los vehículos comprometidos a prestar el servicio público de transporte materia de este contrato deberán estar matriculados, así como, presentarse y aprobar las Revisiones Técnicas Vehiculares conforme la calendarización correspondiente (...)."

El incumplimiento de la misma, ocasionó la imposición de multas a los vehículos que formaban parte del Corredor Central Norte, conforme al tipo de infracción establecido en los anexos del contrato.

El Administrador del Contrato de operación, vigente desde el 30 de enero de 2019, como parte de la Unidad de Fiscalización de Transporte Público de la Dirección Metropolitana de Gestión de Movilidad de la Secretaría de Movilidad, realizó los informes de fiscalización SM-DMGM-UFTP-No-196 y SM-AC-CCN-20-No-003 de 26 de septiembre de 2019 y 6 de enero de 2020, respectivamente, en los cuales consta el análisis sobre la situación del Corredor Central Norte, y, entre otras observaciones, se refleja el incumplimiento de las revisiones técnicas vehiculares y la matriculación de las unidades de los buses articulados que operan en las rutas troncales; sin embargo, no existe constancia documental, de si los mencionados informes fueron puestos en conocimiento de la autoridad pertinente, ni tampoco de las gestiones realizadas como Administrador, para cumplir con las fiscalizaciones periódicas y seguimientos oportunos de las revisiones técnicas vehiculares, para la aplicación y notificación de las multas, previo a la realización de las liquidaciones de ingresos y gastos del Corredor Central Norte.

De la revisión realizada, a la base de datos digital, referente al cumplimiento de las revisiones técnicas vehiculares de la flota articulada del Corredor Central Norte, se determinó que los Especialistas de Operaciones - Encargados de la operación del CCN y el Administrador del contrato, no realizaron el cálculo, ni el cobro de las multas, de los 73 articulados, que conformaron el total de unidades de la flota vehicular del corredor, mismas que no se presentaron a las revisiones técnicas vehiculares (Anexo 2), de forma semestral y/o anual, dentro del período de alcance del examen, así como de las reincidencias, por un valor de 130 549,10 USD, como se detalla a continuación:

Años	Valor USD
2014	37 910,00
2015	53 830,00
2016	18 910,00
2017	1 825,00

2018	14 600,00
2019	1 724,10
2020*	1 750,00
Total	130 549,10

*El valor corresponde del 1 de enero al 30 de junio de 2020.

Los Especialistas de Operaciones - Encargados de la operación del Corredor Central Norte de la EPMT PQ, actuantes en el periodo de examen, el Analista de Operaciones - Encargado de la operación del Corredor Central Norte, en el periodo del 9 de enero al 27 de diciembre de 2018 y el Administrador de contrato de la Secretaria de Movilidad, durante el periodo de gestión del 30 de enero de 2019 al 30 de junio de 2020, no realizaron la fiscalización periódica y el seguimiento oportuno a fin de, emitir informes con las observaciones respecto al incumplimiento de la presentación y aprobación de las revisiones técnicas vehiculares, para la aplicación de multas contractuales a las unidades articuladas del Corredor Central Norte; y, los Gerentes Técnicos y de Operaciones, actuantes durante el periodo de examen, no supervisaron, ni tomaron acciones para garantizar el cumplimiento de los requerimientos establecidos a las unidades articuladas del Corredor, ocasionando que se deje de cobrar 130 549,10 USD, por concepto de multas debido al incumplimiento de revisiones técnicas vehiculares, a las operadoras del Corredor Central Norte, valores que podían ser reinvertidos en el sistema de transporte del mismo, por lo que, incumplieron los artículos 101, 102, 103, 104 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de 31 de diciembre de 2014 y 160, 306 y 309 de su Reglamento; e, inobservaron el contrato de operación suscrito el 20 de mayo de 2005, las cláusulas:

"...DÉCIMA SEGUNDA.- MATRÍCULAS: Es obligación y responsabilidad de LOS OPERADORES, a su propio costo, la matriculación de los vehículos que cada uno de ellos entrega para la operación del servicio de transporte, dentro de los plazos previstos por la Ley...- DÉCIMA CUARTA.- MULTAS:... Las infracciones relacionadas con: la inadecuada prestación de los servicios por parte de LOS OPERADORES (horarios, frecuencias, rutas, calidad del servicio, etcétera, (Anexo número Cinco), el régimen de mantenimientos (Anexo número Diez), especificaciones mínimas de los buses suministrados por LOS OPERADORES y demás aspectos relacionados con el servicio de transporte de pasajeros dentro del Corredor Central Norte, serán sancionadas de conformidad con el régimen de penalidades establecido en el Anexo nueve (N° 9), sin perjuicio de las sanciones que LOS OPERADORES impongan a sus miembros de conformidad con sus normas internas...- DÉCIMA QUINTA.- AUDITORÍAS: Verificar que los vehículos de LOS OPERADORES permanezcan en condiciones técnicas idóneas para la prestación del servicio y disponer su reemplazo en caso contrario (...)"

Así también, del Acuerdo de Gestión Transitoria, los numerales:

“...3.1 *Términos Definidos literal u) “Régimen Jurídico Aplicable”*: es el ordenamiento jurídico ecuatoriano y metropolitano y se refiere a todas las normas jurídicas vigentes, sus reformas y aquellas que se expidan luego de la suscripción de este Acuerdo que, durante el Plazo de Vigencia de este Contrato y en cada momento rigen y regirán los derechos y obligaciones de las Partes, 3.2 *Reglas de interpretación literal (b)* En la medida en que las estipulaciones de este Acuerdo determinen deberes obligaciones de las Operadoras menos exigentes que aquellos previstos en el Régimen Jurídico Aplicable, aquellos previstos en el régimen Jurídico Aplicable prevalecerán, 8 *Fiscalización literal (v)* En general, vigilar que la Operadora cumpla con sus obligaciones previstas en el Régimen Jurídico Aplicable y este Acuerdo, mediante cualquier medida que estime adecuada el Gestor y/o la autoridad competente del Distrito Metropolitano de Quito, 9 *Cláusula Penal literales b)* Todas las penas o multas se causaran de manera continua hasta cuando se restituya el cumplimiento del Acuerdo, según el parámetro, requisito, obligación o responsabilidad exigido, cuando estos debieron ser cumplidos en, hasta o desde cierto momento, (c) Cuando se trate de un parámetro, requisito, obligación o responsabilidad no sujeta a plazo o termino o cuyo cumplimiento no sea posible restituir, se causaran multas como infracciones haya cometido la Operadora o sus contratistas o dependientes, cuantificadas en cada ocasión de la práctica de una fiscalización o evaluación, (d) Las partes declaran, reconocen y consienten que las multas o penas previstas en esta cláusula son de naturaleza contractual y, por tanto, se aplicaran entre las Partes con absoluta independencia de la responsabilidad administrativa o, en su caso penal de la Operadora y/o sus representantes de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable, (e) Para los propósitos previstos en el Régimen Jurídico Aplicable, las partes declaran que los instrumentos contractuales, individualmente considerados para los que se ha determinado una pena o multa de conformidad con esta cláusula se refieren a obligaciones sujetas a clausula penal, (h) Todas las multas que se hubieren producido dentro de cada periodo semanal deberán ser parte de la liquidación semanal de la Retribución de Uso, con independencia del mecanismo de impugnación previsto en el Acuerdo o del estado de cumplimiento del Acuerdo, (n) La falta de cumplimiento oportuno de toda obligación a cargo de la Operadora prevista en este Acuerdo, sus subcontratistas, dependientes o controlados sea esta de dar, hacer o no hacer y que debió ser cumplida en, desde o hasta determinada fecha o dentro de un plazo, causará una multa a cargo de la Operadora, por cada día de retraso hasta el día en que se hubiere cumplido íntegramente la obligación de la que se trate, en un monto de mil dólares de los Estados Unidos de América por cada día de retraso, (o) en todos los casos que la operadora en general sus contratistas dependientes o controlados no cumplieran con cualquier parámetro, requisito, obligación o responsabilidad previsto en el presente Acuerdo o el Plan Operacional, el Gestor podrá imponer a las Operadoras por cada parámetro, requisito, obligación o responsabilidad incumplida, y por cada hecho detectado, una multa de mil dólares de los Estados Unidos de América, y; (p) La multas por falta de cumplimiento oportuno previstas en la letra (n) y (o) de esta cláusula son compatibles entre sí. De modo que, acaecido un hecho que suponga el incumplimiento de este Acuerdo y que de origen a una multa de conformidad con una letra (o) de esta cláusula, la Operadora está en la obligación de ajustar su conducta a las previsiones del Acuerdo inmediatamente, de tal modo que desde la fecha en que se hubiera constatado el incumplimiento contractual se devengaran las multas previstas en la letra (n) de esta cláusula hasta que la

Operadora justifique el cumplimiento contractual pleno. Así también el numeral 12.1 Estipulación General literal f) Todo lo estipulado en esta cláusula no afecta de modo alguno el régimen de responsabilidad extracontractual a cargo de las operadoras según lo previsto en el Régimen Jurídico Aplicable, ni se interpretará como eximente de responsabilidad o un medio para disminuir o atenuar dicha responsabilidad (...).

Del contrato de operación, suscrito el 30 de enero de 2019, las cláusulas:

"...Décima Cuarta: Facultades del Administrador del Contrato.- literal f) Verificar el cumplimiento por parte del "CONSORCIO" de todos y cada uno de los instrumentos de planificación y técnicos que hubiere adoptado, a través de controles, fiscalizaciones y procesos administrativos ejecutados por parte del Administrador del Sistema; y, literal g) En general vigilar que el "CONSORCIO" cumpla con sus obligaciones previstas en este contrato, mediante cualquier medida que estime adecuada el Administrador del Contrato.- Cláusula Décima Quinta: Infracciones y Multas.- en caso del incumplimiento de las condiciones y obligaciones previstas en el presente Contrato el "MUNICIPIO" sancionará al "CONSORCIO" de acuerdo con la gravedad de la falta, de conformidad con lo establecido en la LEY Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en las Ordenanzas Metropolitanas vigentes, observándose el debido proceso. el "CONSORCIO" estará sujeto al Régimen de Sanciones que se presenta en Anexo número cinco (N° 5) y que será parte del contrato, donde se detallan las fallas operativas y las multas a causa de las mismas (...).

Los artículos 2, 3, 11 de la Resolución 46-DIR-2012-ANT del Reglamento Relativo de los Procesos de la Revisión Técnica de Vehículos a motor; 81 y 82 de la Resolución 110-DIR-2013-ANT Manual de Requisitos para la Emisión de Títulos Habilitantes de Tránsito; 2, 3, 11, 15, 63, 64, 65 y 66 de la Resolución 070-DIR-2015-ANT Reglamento de los Procesos de la Revisión de Vehículos a Motor; 21, 23 y 24 de la Resolución 008-DIR-2017-ANT Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Matriculación Vehicular; y, 4 y 5 de la Resolución 25-ANT-DIR-2019 Reglamento de Revisión Técnica Vehicular.

Con oficios 213-0014-DNA5-2020-I, del 215 al 222-0014-DNA5-2020-I, 225, 229, 230, 233, 239, 242, 244, 247, 249 y 254-0014-DNA5-2020-I; y, 263 y 268-0014-DNA5-2020-I de 8 de diciembre de 2020, se comunicaron resultados provisionales a los servidores relacionados.

El Gerente de Operaciones, con oficio 02-XV-2020 de 15 de diciembre de 2020, manifestó:

teny

"...Desde la firma del Contrato de Operación, el acuerdo de Gestión, la Adenda, etc., se establecieron derechos del gestor y/o el Distrito Metropolitano de Quito, para fiscalizar y evaluar su cumplimiento. Por tanto para ejecutar estas acciones en cada institución existe hasta la actualidad una estructura administrativa con obligaciones y responsabilidades en el caso del D.M.Q esta la Dirección de Gestión de Movilidad de la Secretaría de Movilidad con su unidad de fiscalización de Transporte Público quien supervisa el cumplimiento de las normas relacionadas con la revisión vehicular y matriculación y por parte de la EPMTQ (sic), está la Dirección de Fiscalización a cargo de la Gerencia General, que según el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito en el artículo 9.3.6 Gestión de Fiscalización Operativa, el Coordinador de Fiscalización tiene como atribuciones y responsabilidades numeral b) Coordinar operativos especiales de fiscalización para controlar el sistema de recaudo, operación de los corredores en lo referente a manejo de unidades propias y contratadas y de los contratos suscritos y que administra la EPMTQ (...)"

Lo manifestado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, ya que, la Gerencia de Operaciones de la EPMTQ, era la encargada de la operación del Corredor Central Norte, más no existen documentos que sustenten las acciones tomadas para garantizar el cumplimiento de los requerimientos establecidos a las unidades articuladas del Corredor.

El Especialista de Operaciones - Encargado del Corredor Central Norte, en comunicación de 17 de diciembre de 2020, señaló:

"...La delegación que me fue otorgada para hacerme cargo del corredor Central Norte en el año 2014 fue de la OPERACIÓN de la troncal, mi responsabilidad se limita en planificar y ejecutar una operación para que exista servicio de transporte en unos horarios y frecuencias determinados técnicamente.- En ese sentido, el cumplimiento de las estipulaciones del Contrato de Operación como matrícula, revisión técnica vehicular y demás consideraciones estuvieron a cargo desde el año 2005 hasta su terminación en el año 2019 a cargo de la Secretaria de Movilidad (...)"

Lo señalado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, por cuanto, como encargado de la operación del CCN, no realizó fiscalizaciones periódicas ni el seguimiento oportuno de los derechos y obligaciones establecidos en el Acuerdo de Gestión Transitoria, a fin de vigilar que las operadoras cumplan con los requerimientos previstos en el régimen jurídico aplicable, tales como la matriculación y la presentación y aprobación de las revisiones técnicas vehiculares, para la prestación del servicio de transporte público.

El Administrador del Contrato de Operación del CCN, en comunicación de 21 de diciembre de 2020, señaló:

"...Mediante el informe de Supervisión al Contrato para la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Corredor Central Norte de Quito, al 31 de marzo de 2016, Informe SM-DMGM-UFTP-No. 100, de 8 de abril de 2016, firmado en conjunto con el responsable de la Unidad de Administración de Contratos y del Director Metropolitano de Gestión de la Movilidad, se informó sobre la situación del Contrato de Operación a esa fecha, el cual mediante Memorando No. SM-DMGM-216-16, fue puesto en conocimiento de... Secretario de Movilidad, señalando que varias cláusulas contractuales habían sido incumplidas... -Mediante informe SM-DMGM-UFTP- No. 196, INFORME DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL CORREDOR CENTRAL NORTE DE QUITO, en tención (sic) al Memorando No. SM-2019-0154, de 25 de septiembre de 2019, con Memorando No. SM-DMGM-2019-0816, de 26 de septiembre de 2019, se puso en conocimiento del Actual Secretario de Movilidad, la situación contractual (cumplimiento e incumplimientos a las cláusulas del Contrato), estado físico visual de los buses articulados que operan en las rutas troncales (carrocería interna y externa, parabrisas, puertas, rampas, luminarias interna y externas... -Con Memorando SM-DMGM-2020-0320, de 10 de febrero de 2020, firmado por... Directora de Gestión de Movilidad, se puso en conocimiento de la Asesoría Jurídica, el Memorando No. AMT-DFTTT-CCSRTVPP-2019-557, en el cual se dio a conocer las observaciones técnicas de los buses articulados del Corredor Central Norte, estado de vehículos no presentan registro dentro del SRI, tampoco presentan la RTV actualizada, para que se aperturen los procedimientos administrativos sancionatorios que correspondan, conforme lo indica el artículo IV.2.47, del Código Municipal (...)"

Lo señalado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, debido a que, en los memorandos SM-DMGM-0481/15 y SM-DMGM-2020-320 de 14 de diciembre de 2015 y 10 de febrero de 2020, respectivamente, no se evidenció las acciones u opiniones vertidas por los Asesores Jurídicos, en relación al proceso sancionador a las operadoras de transporte del Corredor Central Norte que no pasaron las revisiones técnicas vehiculares, durante el periodo de examen. Así también, el servidor no sustentó documentadamente las gestiones de fiscalización periódica y el seguimiento oportuno, realizadas como Coordinador de Fiscalización de la Secretaría de Movilidad y Administrador del Contrato de operación del CCN, respecto del incumplimiento de los requisitos de matriculación y revisión técnica vehicular de los buses articulados.

El Gerente de Operaciones, con oficio EPMTQP-SGG-2020-0025-O de 22 de diciembre de 2020, manifestó:

"...En el contexto de lo expuesto la Secretaria de Movilidad, en su calidad de Administrador del Contrato, remitía cada mes la información de multas, con el fin

de que sea incluido en la liquidación mensual a cargo de la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros (...)".

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, durante su período de gestión, no consideró lo establecido en la Cláusula Tercera, numeral 3.02 del Adendum de 18 de mayo de 2017, que establecía que de la revisión inicial efectuada por la EPMT PQ se determinaría la flota vehicular que se encontrara operativa, para la prestación del servicio; y, que las revisiones realizadas por la Secretaría de Movilidad y por la EPMT PQ, no sustitúan la Revisión Técnica Vehicular a cargo de la AMT, ni de las obligaciones de los Operadores respecto al cumplimiento de la normativa aplicable, para los vehículos de transporte público que circulan en el DMQ.

La Especialista de Operaciones – Encargada de la operación del Corredor Central Norte, en comunicación de 22 de diciembre de 2020, indicó:

"...El control referente a la situación legal y habilitante de la flota troncal y alimentadora del Corredor Central Norte, lo ejecutaba la Secretaría de Movilidad, como administradores del Contrato suscrito en 2005 entre la Municipalidad y el Fideicomiso Mercantil Corredor Central Norte... - Por lo antes expuesto, durante mi periodo de gestión como responsables del Acuerdo de Gestión Transitoria Corredor Central Norte, se ejecutaron acciones inherentes al control del estado de la flota de articulados de dicho Corredor; sin embargo, la determinación y aplicación de multas y reincidencias referentes a la revisión técnica vehicular y la matriculación de la flota era competencia de la Secretaría de Movilidad (ex EMSAT), como Administrador del Contrato y Ente Rector (...)".

Lo indicado por la servidora, no modifica el comentario de auditoría, por cuanto, como encargada del CCN, no vigiló que las operadoras cumplan con las obligaciones previstas en el Acuerdo de Gestión Transitoria y en el régimen jurídico aplicable.

Los Gerentes Generales de las Operadoras de Transportes Calderón, Carcelén Tarqui C.A. – CATAR, Globaltrans, Colectivos de transportes urbanos Pichincha C.A. y Transhemisféricos con oficios CTC-003-2021-OF, 002-TCT-2021, 001/2021, 0001-C.T.U.P.-2021 y TGWM-0039-2021 de 6, 13 y 14 de enero de 2021, en similares términos, manifestaron:

"...tanto el Contrato firmado en el 2005 como en el vigente, contemplan para la parte de régimen de multas e infracciones , un anexo donde constan el detalle pormenorizado de los tipos de multas con los factores de sanción que pueden aplicarse a las Operadoras, de los mismos se desprende, que NO CONSTA ninguna multa por el tema de NO CUMPLIR CON LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR, dado que esta no es competencia que pueda ejecutar el

Administrador del Contrato, ni es parte de este Contrato de Operación firmado por el Corredor Central Norte y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (...)".

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, las operadoras que prestan sus servicios en el Corredor Central Norte, tenían la obligación y responsabilidad de matricular las unidades de transporte, así como de presentarse y aprobar las revisiones técnicas vehiculares, de conformidad a lo establecido en los contratos de operación suscritos el 20 de mayo de 2005, el Acuerdo de Gestión Transitoria, sus adendas y el contrato de operación suscrito el 30 de enero de 2019; y, su incumplimiento conlleva a la imposición de multas.

Posterior a la conferencia final de comunicación de resultados, el Administrador del Contrato de Operación del CCN, manifestó:

"...Mediante resolución A003, de 22 de febrero de 2013, el señor Alcalde Metropolitano adoptó medidas de carácter urgente y transitorio para enfrentar la emergencia evidenciada.- El 28 de marzo del mismo año, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, la Cooperativa y las Operadoras suscribieron el Acuerdo de Gestión Transitoria... el señor Alcalde dispuso a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte Público de Pasajeros de Quito, "adopte las medidas necesarias, de acuerdo con la ley, a fin de garantizar la operación de los buses articulados que operan en el Corredor Central Norte y la gestión administrativa y de recaudo de los valores que se generen en las paradas, estaciones y terminales de éste".- En los periodos de 2019 y 2020, se solicitó a los representantes del Consorcio Central Norte, la presentación de las revisiones técnica vehiculares.- ...se informó a las autoridades y al Gestor, que los buses articulados estaban operando sin haber pasado las revisiones vehiculares y que no estaban operando sin haber pasado las revisiones vehiculares y que no estaban matriculados incumplíendola normativa vigente.- El Contrato de Operación Central Norte, suscrito el 30 de enero de 2019, tiene otras cláusulas contractuales y Anexos técnicos diferentes y otro régimen de penalidades.- Con memorando N° SM-DMGM-2021-0021, de 12 de enero de 2021, se remite el Informe SM-DMSGM-2021-0021-0021, de 24 de diciembre de 2020, al señor Secretario de Movilidad con los sustentos para el cobro de multas respecto a la no presentación de matrículas de los buses articulados de los años 2019 y 2020 por parte del Consorcio Central Norte, para el inicio de acciones necesarias para el cobro de las multas establecidas y se disponga a la Asesoría Jurídica, se analice el inicio de las acciones que en derecho corresponden (...)".

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, si bien el servidor indica que solicitó la entrega de la aprobación del RTV, a los representantes del Consorcio del CCN en los periodos años 2019 y 2020, e informó a las autoridades que los buses articulados

estaban operando sin matrícula ni aprobación de la revisión técnica vehicular, no realizó gestiones para el cobro de las multas por dicho incumplimiento, a través de la ejecución de la garantía de fiel cumplimiento, la cual garantizaba el pago de multas que se generen y demás obligaciones del CCN.

El Gerente de Operaciones, con oficio EM-CGE-2021-014-003 de 16 de enero de 2021, señaló:

"...El 22 de febrero de 2013 el Alcalde Metropolitano de Quito aprueba la Resolución No. A0003 mediante la cual... dispone a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito adopte las medidas necesarias, de acuerdo con la ley, a fin de garantizar la operación de los buses articulados que operan el Corredor Central Norte y la gestión administrativa y de recaudo de los valores que se generan en las paradas, estaciones y terminales de éste. En el Artículo 3... se dispone que la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, se encargue de la gestión y seguimiento de la efectiva implementación de la Resolución Administrativa, para lo cual definirán acciones específicas, de acuerdo con el grado de la emergencia.- En el "Acuerdo de Gestión Transitoria Corredor Central Norte", se establecen los compromisos, derechos y obligaciones acordadas entre las partes, de las cuales es importante citar las siguientes.- Definición e interpretación; 3.1. Términos Definidos; (a) "Administrador del Sistema... Es decir, según la normativa citada en los párrafos precedentes, es la Secretaría de Movilidad.- Objeto del Acuerdo; 4.1... Se hace notar que la fiscalización y evaluación del cumplimiento del Acuerdo corresponde al Gestor, es decir la EPMTQP y/o las Autoridades competentes del Distrito Metropolitano de Quito.- ...Nótese que NO se establece como responsabilidad del Gestor (EPMTQP) la revisión y aplicación de penalidades por falta de la Revisión Técnica Vehicular y Matriculación.- 8. Fiscalización... corresponde al Gestor y/o a la autoridad competente del Distrito Metropolitano de Quito. El Gestor encargado de la Operación tiene la facultad de verificar el cumplimiento por parte de la Operadora del Plan Operativo; mientras que, para el caso de la Revisión Técnica Vehicular y Matriculación, la autoridad competente es, como ya se ha indicado, la AMT.- La EPMTQP tiene la potestad de revisar las condiciones mecánicas de la flota para luego de ello seleccionar la flota que puede operar. La revisión se realizará en los siguientes sistemas conforme el Anexo D que forma parte integrante del presente Adendum: (a) Sistema de dirección; (b)... Esta revisión no sustituye la Revisión Técnica Vehicular... ni las obligaciones de los Operadores respecto al cumplimiento de la normativa aplicable para los vehículos de transporte público que circulan en el Distrito Metropolitano de Quito (...)"

Lo señalado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, por cuanto, la relación contractual a partir del Acuerdo de Gestión Transitoria era con la EPMTQP, y ésta a su vez a través de la Gerencia de Operaciones realizaba el control de la operación del CCN, por tanto, les correspondía la verificación de los documentos habilitantes de los buses que prestaban el servicio y su incumplimiento conllevaba a la imposición de

Donato

multas contractuales; independientemente de que la AMT por sus atribuciones, hubiere impuesto multas por no tener aprobada la revisión técnica vehicular.

Conclusión

Los 73 buses de la flota articulada del Corredor Central Norte, durante el periodo de examen, no pasaron la revisión técnica vehicular ni fueron matriculadas; sin embargo, prestaron el servicio, sin que se les aplique las sanciones correspondientes, debido a que, los Especialistas y el Analista de Operaciones - Encargados de la operación del Corredor Central Norte de la EPMT PQ y el Administrador de Contrato de la Secretaría de Movilidad, no realizaron la fiscalización periódica y el seguimiento oportuno a fin de, emitir informes con las observaciones respecto al incumplimiento de la presentación y aprobación de las revisiones técnicas vehiculares, para la aplicación de multas contractuales a las unidades articuladas del Corredor Central Norte; y, los Gerentes Técnicos y de Operaciones no supervisaron, ni tomaron acciones para garantizar el cumplimiento de los requerimientos establecidos a las unidades articuladas del Corredor, ocasionando que se deje de cobrar 130 549,10 USD, valores que podían ser reinvertidos en el sistema de transporte del mismo.

Recomendaciones

Al Gerente General

1. Dispondrá y supervisará que, el Gerente de Operaciones conjuntamente con los Especialistas de Operaciones, realicen los cálculos de las multas referentes al incumplimiento de la presentación y aprobación de las revisiones técnicas vehiculares, del periodo que estuvo vigente el Acuerdo de Gestión Transitoria y adendas; y, elaboren y presenten un informe con los respectivos documentos de sustento, a fin de que se tomen las acciones administrativas y legales correspondientes, para recaudar dichos valores, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, como ente rector del Sistema de Transporte Público del DMQ.

Al Secretario de Movilidad

2. Dispondrá y supervisará que, el Administrador del Contrato de operación del Corredor Central Norte, elabore un informe detallado con el cálculo de las multas

[Firma]

por el incumplimiento de las revisiones técnicas vehiculares, desde la fecha de vigencia del mencionado instrumento legal; y, realizará los procesos pertinentes, a fin de ejecutar las garantías de fiel cumplimiento y recaudar dichos valores al Corredor Central Norte.

3. Dispondrá y vigilará que, el Asesor Jurídico, emita un informe con el criterio jurídico referente al incumplimiento de las revisiones técnicas y matriculación vehicular de la flota de buses del Corredor Central Norte, así como del proceso sancionatorio aplicable; y, en coordinación con las autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Agencia Metropolitana de Tránsito y Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, tomará las acciones pertinentes que permitan que las unidades que prestan el servicio de transporte público, cumplan con los parámetros de calidad, condiciones y obligaciones previstos en la normativa aplicable para el efecto; así también, diseñarán controles y políticas interinstitucionales que permitan conocer oportunamente los incumplimientos por parte de las operadoras de transporte, a fin de que se tomen las acciones correctivas pertinentes de manera ágil y oportuna.

Multas no cobradas en la ejecución del contrato de operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Corredor Central Norte, suscrito el 30 de enero de 2019

El Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, el Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y el Presidente del Consorcio Central Norte, el 30 de enero del 2019, suscribieron el contrato de operación del servicio de transporte público de pasajeros en el Corredor Central Norte, para la prestación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros, rutas alimentadoras, transversales y complementarias que lo integran.

En el contrato se establece que el Administrador del mismo, quien forma parte de la Secretaría de Movilidad, fiscalizará y evaluará el cumplimiento de los parámetros de calidad, condiciones y obligaciones previstos.

La Secretaría de Movilidad proporcionó los Informes de Fiscalización – Cumplimiento de Especificaciones Técnicas del Contrato de Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Corredor Central Norte de los años 2019 y 2020, en los cuales se pudo

W. A. J.

evidenciar que el Administrador del Contrato realizó informes en los que consta la verificación de varios incumplimientos y deficiencias relacionadas con los estados de los vehículos y su operación; sin embargo, no realizó la valoración, aplicación y gestión de cobro de las multas a las unidades de transporte del Consorcio.

El Administrador del Contrato mediante comunicación de 30 de septiembre de 2020, señaló:

"...se requirió a la Tesorería del Municipio, que se asigne una cuenta para el depósito de las multas.- En las reuniones de trabajo los funcionarios de la Tesorería del Municipio manifestaron que se está implementando un sistema para la recaudación de los valores por cobro de multas.- con el fin de cobrar al Consorcio las multas generadas durante la fiscalización del Contrato, mediante oficio SM-2019-3793, de 23 de diciembre de 2019, se requirió a la Tesorería del Municipio, que se asigne una cuenta para el depósito de las multas... En las reuniones de trabajo los funcionarios de la Tesorería del Municipio, manifestaron que se está implementando un sistema para la recaudación de los valores por cobro de multas.- Con la finalidad de cobrar las multas generadas durante la fiscalización del Contrato de Operación Central Norte desde enero de 2019 hasta la presente fecha, se coordinará con el área Jurídica y Financiera de la Secretaría de Movilidad, para definir los procedimientos respectivos y hacer efectiva la póliza que garantiza el pago de multas (...)"

Además, adjuntó el detalle de multas generadas y los valores por cobrar, pertenecientes al período de enero de 2019 a junio de 2020, indicando las sanciones a imponer al Consorcio Central Norte, donde consta el informe con el detalle de los incumplimientos incurridos por el operador y el valor de la multa, calculada por el servidor, en calidad de Administrador del Contrato, que corresponde al factor de sanción por el coeficiente monetario, siguiendo el procedimiento dispuesto en el anexo 5 del Contrato de Operación, que en el año 2019 asciende a 7 003,39 USD y de enero a junio de 2020, a 4 658,38 USD, dando un valor total de 11 661,76 USD; valores que hasta la fecha de corte del examen, no fueron notificadas ni impuestas al Consorcio.

De la revisión realizada a los informes emitidos por el Administrador del Contrato de Operación, auditoría determinó que las multas para los años 2019 y 2020, ascendieron a 14 543,53 USD y 5 508,38 USD, respectivamente, dando un valor total de 20 051,90 USD (Anexo 3); diferencia que se origina debido a que, el Administrador del contrato, para el cálculo de las multas, no consideró cada uno de los incumplimientos detallados en sus informes y correos electrónicos enviados al Gerente del Comité de Administración del Corredor Central Norte.

[Firma]

El Administrador del Contrato de Operación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Corredor Central Norte, actuante durante el periodo del 30 de enero de 2019 al 30 de junio de 2020, si bien elaboró los informes resultado de las fiscalizaciones mensuales y notificó los incumplimientos a las Operadoras, no calculó ni impuso las multas que se generaron por las deficiencias relacionadas con los estados de los vehículos y su operación; y, no realizó gestiones oportunas para la recaudación de las mismas, a través de la ejecución de las garantías de fiel cumplimiento, lo que dio lugar a que se deje de cobrar 20 051,90 USD a las operadoras del Corredor Central Norte, por lo que, inobservó la Norma de Control interno 405-04 Documentación de respaldo y su archivo e incumplió la Cláusula Décima Quinta y anexo 5 del Contrato para la Operación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Corredor Central Norte suscrito el 30 de enero de 2019, que establece:

"...Cláusula Décima Quinta: Infracciones y multas.- En caso de incumplimiento de las condiciones previstas en el presente Contrato, el "MUNICIPIO" sancionará al "CONSORCIO" de acuerdo con la gravedad de la falta, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y en las Ordenanzas Metropolitanas vigentes, observándose el debido proceso. El "CONSORCIO" estará sujeto al Régimen de Sanciones que se presenta en Anexo número cinco (No. 5) y que será parte del contrato, donde se detallan las fallas operativas y las multas a causa de las mismas (...)"

Con oficios 215, 217, 218, 220, 222, 242, 247, 249, 254 y 263-0014-DNA5-2020-I de 8 de diciembre de 2020, se comunicaron resultados provisionales a los servidores relacionados.

El Administrador del Contrato de Operación del CCN, en comunicación de 21 de diciembre de 2020, manifestó:

"...Sobre las multas que ascienden a USD\$ 20.051,90, se verificaron los informes enviados al Consorcio Central Norte, el valor de las multas que se generaron durante el periodo de 2019 y junio de 2020, será remitido a la Asesoría Jurídica y a los representantes Legales del Consorcio para que cancelen dichos valores, de acuerdo a lo señalado en su informe la Secretaría de Movilidad no recauda los valores del cobro de la tarifa; en referencia al Informe SM-DMGM-2020-035 de la Cooperativa Paquisha, con memorando No. SM-DMGM-2020-0508, se envió a la Asesoría Jurídica, para que inicie los procesos administrativos sancionatorios que correspondan, en este caso no se aplicaron multas debido a que la propietaria de estas unidades no mantiene centralizada la operación con la Operadora Paquisha (...)"

Excmo. Sr. Alcalde

No se modifica el comentario de auditoría, en razón de que, el Administrador del contrato de operación del 2019, corrobora que el valor de las multas del periodo de 2019 y junio de 2020, no fue remitido a la Asesoría Jurídica hasta el 30 de junio de 2020, fecha de corte del examen, para el inicio de los trámites sancionatorios correspondientes, ni a los representantes Legales del Consorcio, para que cancelen dichos valores.

Los Gerentes Generales de las Cooperativas de Transportes Calderón, Carcelén Tarqui C.A. – CATAR, Globaltrans y Transhemisféricos con oficios CTC-003-2021-OF, 002-TCT-2021, 001/2021 y TGWM-0039-2021 de 6, 13 y 14 de enero de 2021, en similares términos, manifestaron:

"... estos contratos contemplan, un procedimiento para la aplicación de las penas, multas, sanciones o infracciones, que asegura el debido proceso, el derecho a la defensa y a la seguridad jurídica de las partes.- ...una reliquidación de las multas... durante el periodo 2014 al 2018... es inconstitucional, atenta contra la seguridad jurídica y el derecho a la defensa de mi representada como operadora del Corredor Central Norte... - En lo que respecta a las multas o sanciones de los años 2019 y las del año 2020 con corte a junio de 2020, estas por las mismas razones señaladas en el punto anterior, no pueden ser aplicadas, pues, se estaría atentando contra la seguridad jurídica y el derecho a la defensa de mi representada; en razón que estas tampoco fueron notificadas a la operadora de transporte, ni se permitió el derecho a que se las pueda impugnar, conforme lo establece el procedimiento del Anexo No. 5 que forma parte del Contrato de Operación vigente.- En conclusión, estas multas y liquidaciones de multas que los auditores están determinando, no pueden a la fecha ser aplicadas... porque violan las propias cláusulas contractuales de los contratos de operación, el derecho a la defensa, a la seguridad jurídica, y son inconstitucionales; además, en la práctica sino fueron notificadas, no existieron y no son válidas (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, los servidores encargados de la Administración, Supervisión y Fiscalización del CCN, no determinaron el cálculo de multas y reincidencias, durante el periodo de examen, de conformidad al Anexo 9 del Contrato de Operación, los literales n, o y p del numeral 9 de la Cláusula Penal del Acuerdo de Gestión Transitoria y el Anexo 5 del Contrato de Operación suscrito el 30 de enero de 2019.

Conclusión

El Administrador del Contrato de Operación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros del Corredor Central Norte, si bien elaboró los informes resultado de las

verdad

fiscalizaciones mensuales y notificó los incumplimientos a las Operadoras, no calculó ni impuso las multas que se generaron por las deficiencias relacionadas con los estados de los vehículos y su operación; y, no realizó gestiones oportunas para la recaudación de las mismas, a través de la ejecución de las garantías de fiel cumplimiento, lo que dio lugar a que se deje de cobrar 20 051,90 USD a las operadoras del Corredor Central Norte.

Recomendaciones

Al Secretario de Movilidad

4. Dispondrá y verificará que, el Administrador del Contrato de Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros del Corredor Central Norte, calcule las multas sobre la base de los incumplimientos y deficiencias relacionadas con los estados de los vehículos y su operación, constantes en los informes de Fiscalización, conforme lo establece el instrumento legal vigente; y, prepare un informe detallado por mes adjuntando los documentos de soporte pertinentes, a fin de que se realice el cobro de los valores al Consorcio Central Norte.
5. Dispondrá y supervisará que, el Administrador del Contrato de Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros del Corredor Central Norte, en cumplimiento de sus funciones, elabore un informe mensual en el que consten detallados los incumplimientos por parte de las unidades de transporte de las diversas operadoras del Consorcio y dé a conocer el mismo a su autoridad, a fin de que se tomen las acciones correctivas de manera oportuna.

Valores por multas y alquiler de articulados, pendientes de pago a la EPMT PQ, por parte del Consorcio del Corredor Central Norte

La Secretaria de Movilidad, en representación del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, y los representantes legales de las Operadoras de Transporte suscribieron las Adendas al Contrato de operación del servicio de transporte de pasajeros en el Corredor Central Norte, el 18 de mayo de 2017, 24 de mayo, 22 de junio de 2018, por un plazo de doce, uno, y seis meses, respectivamente, modificando e incorporando cláusulas adicionales al Contrato de Operación suscrito el 20 de mayo de 2005, así: se atribuyen a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito, la administración

Valencia

del recaudo generado por las operadoras, la asignación de máximo 15 unidades para garantizar la operatividad del Corredor y la retención de valores generados por multas impuestas por la Secretaría de Movilidad.

El Gerente del Comité de Administración de Corredor Central Norte, con oficio 042-CCN-2018 de 25 de abril de 2018, dirigido al Alcalde del MDMQ y oficios 046-CCN-2018, 0050-CCN-2018, 055-CCN-2018 y 109-CCN-2018 de 7 y 22 de mayo, 1 de junio y 13 de agosto de 2018, respectivamente, dirigido al Secretario de Movilidad del MDMQ, expresó que el pleno de la administración del Corredor Central Norte, decidió mantener bajo su propio riesgo y responsabilidad los recursos financieros, producto de recaudación de pasajes, por lo que, la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, recibió y administró las recaudaciones del Corredor Central Norte hasta el 31 de julio de 2018; posterior a esa fecha el Consorcio Central Norte no depositó los valores de las recaudaciones, a pesar de que, la adenda suscrita el 22 de junio de 2018, tenía un plazo de 6 meses y se encontraba vigente hasta el 22 de diciembre de 2018.

Por lo expuesto, la EPMTQP al no recibir las recaudaciones del Corredor a partir de agosto de 2018, no tuvo de donde descontar los valores de las multas y del arrendamiento de los buses articulados del período de agosto a diciembre de 2018, que ascendieron a 159 535,27 USD, según consta en el detalle descrito a continuación:

Mes	Multas USD	Alquiler de 15 articulados USD
Agosto	1 800,00	25 945,88
Septiembre	2 150,00	32 050,54
Octubre	2 500,00	35 929,79
Noviembre	2 350,00	33 329,75
Diciembre	-	23 479,30
Total	8 800,00	150 735,26

El Gerente General de la EPMTQP, mediante oficio EPMTQP-GG-GO-149-18 de 5 de octubre de 2018, informó al Secretario de Movilidad, que el Corredor Central Norte no cumplió con lo establecido en la adenda; quien, a su vez, con oficio SM-2018-2037 de 17 de octubre de 2018, solicitó al Gerente del Comité de Administración del Corredor Central Norte se dé cumplimiento de manera urgente a lo dispuesto en la adenda al

Wendy...

contrato para la Operación del Corredor Central Norte; no obstante, dichos valores correspondientes a multas y alquiler de los buses articulados, no fueron cubiertos.

La Administración del Corredor Central Norte no canceló a la EPMT PQ los valores pendientes, en razón de que, con oficios 165-CCN-2017 y 015-CCN-2019 de 19 de diciembre de 2017 y 21 de febrero de 2019, respectivamente, indicó que la EPMT PQ retuvo sin justificación el valor mensual de un bus que no prestó el servicio durante el período del 23 de febrero de 2013 hasta el 31 de mayo de 2017; y, que dicha retención sumaba un total de 381 142,73 USD, es decir, el Consorcio quiso hacer un cruce de cuentas entre el valor que les fue retenido por el 1 bus que desde el inicio del Acuerdo de Gestión no prestó el servicio, con los valores pendientes de pago por el alquiler de los 15 buses articulados y multas, a pesar de que, no existía base legal para tal reclamo, ya que el valor retenido del bus que no prestó el servicio, la empresa lo realizó en cumplimiento a los literales 7 y 11.3 del Acuerdo de Gestión Transitoria del Corredor Central Norte, que establecían que el número de unidades sería de 74; sin embargo, prestaron el servicio con 73 buses, sin tener aprobación por parte de las autoridades de la Municipalidad o de la Secretaría de Movilidad.

Ante los reclamos realizados por el Gerente General del Consorcio Central Norte, el Gerente Jurídico de la EPMT PQ, mediante memorando GJ-CNC-2019-340 de 8 de abril de 2019, solicitó a la Gerente Administrativa Financiera y al Gerente de Operaciones, como áreas técnicas conocedoras del tema en mención, entregar un informe pormenorizado técnico y económico, a fin de que en el mismo consten los valores pendientes de pago a las Operadoras del Corredor Central Norte, para dar la respectiva contestación al Consorcio.

El Coordinador Financiero mediante memorando CFIN-2019-0142 de 10 de abril de 2019, solicitó al Gerente de Operaciones proporcione el detalle de los valores pendientes a facturar por concepto de alquiler de buses y multas, debido a que, en los registros contables únicamente se encontraban registrados los valores hasta el 31 de julio de 2018; es decir, que hasta esa fecha el Gerente de Operaciones, no notificó a la Gerencia Administrativa Financiera los valores pendientes de cobro de los meses de abril a diciembre de 2018, a fin de que éstos sean facturados y registrados contablemente, para el trámite respectivo.

Centay

La Especialista de Operaciones – Encargada de la operación del Corredor Central Norte, mediante memorando CSI-2019-0327 de 12 de abril de 2019, proporcionó al Gerente de Operaciones el detalle de los kilómetros operados por la flota articulada alquilada al Consorcio y los valores adeudados por dicho concepto del 1 de agosto al 24 de diciembre de 2019, así como el detalle de multas, pendientes de cobro; sin embargo, no existe constancia documental de que los Especialistas de Operaciones como encargados de la operación del CCN, hubieran emitido mensualmente dicho detalle al Gerente de Operaciones y éste a su vez al Gerente Administrativo Financiero, para que se procese al trámite correspondiente.

La Especialista y el Analista de Operaciones – Encargados de la operación del Corredor Central Norte, durante los periodos del 1 de enero del 2014 al 29 de enero de 2019 y del 9 de enero de 2018 al 29 de enero de 2019, respectivamente, no realizaron y entregaron de manera mensual el detalle de los valores por alquiler de buses y multas del periodo de agosto a diciembre de 2018; el Gerente de Operaciones, en los periodos de gestión del 23 de mayo de 2018 al 17 de junio de 2019; y, del 28 de agosto de 2019 al 30 de junio de 2020, no realizó gestiones, para comunicar al área financiera los valores pendientes de cobro al Consorcio; y, los Gerentes Administrativos Financieros y Coordinadores Financieros, actuantes durante el periodo de examen, no dispusieron ni supervisaron a los Contadores, para que realicen el registro contable y facturación de los valores por alquiler de buses y multas, a fin de comunicar a la máxima autoridad para que realice la gestiones inmediatas y oportunas de cobro, lo que dio lugar a que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito, deje de percibir 159 535,27 USD, por lo que, incumplieron:

El numeral 2 del artículo 1 de la Resolución A0003:

“...Disponer a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, adopte las medidas necesarias de acuerdo con la ley, a fin de garantizar la operación de los buses articulados que operan en el Corredor Central Norte y la gestión administrativa y de recaudo de valores que se generen en las paradas, estaciones y terminales de este (...).”

El numeral 3.01 Administración y Recaudación del Corredor Central Norte del Adendum al Contrato para la Operación del Servicio de Transporte de pasajeros en el Corredor Central Norte:

[Firma]

"...El monto recaudado durante la prestación del servicio de transporte en el Corredor Central Norte, por parte del personal contratado por los Operadores, será administrado por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito – EPMTQP, entidad adscrita a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, que deberá entregar el producto del recaudo, una vez descontado los valores correspondientes, al representante designado por los Operadores para su posterior distribución; para lo cual se deberá entregar de forma previa la factura correspondiente. Del producto de la recaudación efectuada, se autoriza a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito – EPMTQP, mediante liquidación mensual realizada con los operadores, a descontar únicamente los valores por los siguientes conceptos: a) Las multas y retenciones liquidadas que sean aplicables de conformidad con el Contrato de Operación suscrito el veinte de mayo de dos mil cinco; y, las constantes en el Anexo A que forma parte integrante del presente instrumento, b) El valor correspondiente a la operación de buses troncales facilitados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito – EPMTQP, conforme las condiciones establecidas en el presente instrumento (...)"

Los servidores mencionados, además, inobservaron las Normas de Control Interno 401-03 Supervisión y 600-01 Seguimiento continuo o en operación.

Con oficios 211, 219, 223, 224, 229, 234, 238, 240 y 269-0014-DNA5-2020-I de 8 de diciembre de 2020, se comunicaron resultados provisionales a los servidores relacionados.

La Coordinadora Financiera, en comunicación de 11 de diciembre de 2020, señaló:

"...Con memorando CFIN-2019-0142 de fecha 10 de abril de 2019, la Coordinación Financiera solicitó a la Gerencia de Operaciones el detalle de los valores pendientes a facturar por concepto del alquiler de buses y los valores correspondientes a las multas generadas según lo mencionado en el Adendum al Acuerdo de Gestión Transitoria del Corredor Central Norte.- Con oficios Nro. SM-2020-0043 y Nro. SM-2020-0418 de 6 de febrero de 2020, el... Secretario de Movilidad, solicita a la EPMTQP un informe detallado de los valores que adeuda el Corredor Central Norte y los que adeuda la EPMTQP.- Con Memorando Nro. EPMTQP-GAF-CFIN-2020-0075-M de 22 de febrero de 2020 solicito al... Gerente de Operaciones... Al no obtener respuesta, se realiza una insistencia al... Coordinador de Gestión del Sistema Integrado de Transporte SAE mediante Memorando EPMTQP-GAF-CFIN-2020-0228-M de 22 de mayo de 2020.- ... remitir el requerimiento explícito para emitir la o las facturas de los valores pendientes de cobro al Corredor Central Norte.- Memorando mediante el cual la Coordinación a su cargo solicite la emisión de la o las facturas de acuerdo a los periodos (sic) y valores que se generaron por la prestación del servicio de transporte (adjunto Memorando de Comercialización el cual detalla datos básicos que esta Coordinación requiere para la emisión de una factura).- Memorando con los valores por multas generadas por cobrar al Corredor Central Norte.- Documentación que respalde lo antes mencionado.- Con Memorando Nro. EPMTQP-GAF-2020-0561-M de 28 de septiembre de 2020, el... Gerente

Administrativo Financiero, realiza una tercera insistencia a la Gerencia de Operaciones.- Mediante Memorando Nro. EPMTQP-GO-2020-0999-M de 05 de octubre de 2020, en el que solicita proceder con la emisión de las facturas por la operación de buses troncales facilitados por la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito al Corredor Central Norte.- Con Memorando Nro. EPMTQP-GAF-2020-0746-M de 16 de noviembre de 2020 se adjunta a la Gerencia de Operaciones el digital de la factura electrónica Nro. 001-001-000013983 de 10 de noviembre de 2020, así como también la nota de (sic) debito Nro. 001-001-000003930 del 16 de noviembre del presente año, esto con el fin de que comunique a las Operadoras del Corredor Central Norte y se canalice, a través de la Secretaria de Movilidad, el requerimiento de pago correspondiente.- En diciembre de 2020, se ha preparado una insistencia respecto a la recuperación de valores (Memorando Nro. GADDMQ-EPMTQP-CFIN-UCTB-2020-373-TEMP) el cual está en revisión del Gerente Administrativo Financiero (...)"

Lo señalado por la servidora, no modifica el comentario de auditoría, debido a que, la factura de los valores pendientes de cobro por multas y alquiler de buses articulados, fue emitida el 10 de noviembre de 2020, es decir, posterior a fecha de corte del examen; por lo que, dichos valores no han sido cobrados aún al Consorcio Central Norte, por parte de la Empresa.

El Coordinador Financiero, en comunicación de 18 de diciembre de 2020, indicó:

"...En primer término es importante enfatizar que la imposibilidad de cobro de los valores correspondientes a alquiler de buses articulados que operaban en el Corredor Central Norte y las posibles multas derivadas de fallas en la operación de dicho corredor, no se pudo hacer oportunamente ya que existió un flagrante incumplimiento por parte de los administradores de dicho corredor de depositar los valores de la recaudación de acuerdo con los términos del convenio firmado para tal efecto. Sin embargo, las razones por las cuales el Consorcio que administra el CCN no tenían ninguna justificación técnica relacionada con la operación, ni reclamo alguno por parte de dicho consorcio como se puede inferir de las propias comunicaciones remitidas por los administradores del CCN.- El querer relacionar el reclamo que inició en el año 2017 la Administración del CCN con una supuesta retención indebida que no había sido aceptada por la EPMTQP hasta esa fecha, es equivocado, ya que dicho reclamo inició en el año 2017 y ese hecho no impidió que los Administradores del CCN cumplan con su obligación de depositar los valores recaudados hasta julio de 2018, y más bien, de manera totalmente injustificada desde el mes de Agosto del 2018 incumplieron dicha obligación. De hecho, en el mes de febrero del 2019 en el que insisten con este reclamo los valores de arriendo y multas no habían todavía podido ser facturados, en razón de que la Gerencia Administrativa Financiera no había recibido por parte de la Gerencia de Operaciones la información necesaria para generar las facturas correspondientes.- Por otro lado, como lo menciona el Estatuto Orgánico por Procesos de la EPMTQP, la Gerencia de Operaciones es el área responsable de realizar TODAS las tareas relacionadas con la operación de la empresa,

[Firma]

incluyendo la generación de los informes correspondientes a dicha información que permitan realizar la facturación y pagos correspondientes a las diferentes modalidades bajo las cuales opera la empresa en cada uno de los corredores.- En este sentido, existía la obligación de remitir al área financiera de manera mensual la información correspondiente para la facturación y descuento de los valores por alquiler de unidades y multas al Corredor Central Norte.- Adicionalmente al memorando CFIN-2019-0142 del 10 de abril de 2019, que mencionan en su comunicación de resultados provisionales, mediante memorandos CFIN-2018-0416 de 18 de diciembre de 2018 y CFIN-2019-0152 del 17 de abril de 2019 se solicitó la entrega de información necesaria para el proceso de Facturación y registro de multas, proceso que además lo realiza el área de Tesorería y no el área contable de la empresa (...)"

El Gerente de Operaciones, con oficio EPMPQ-SGG-2020-0025-O de 22 de diciembre de 2020, manifestó:

"...Con fecha 02 de enero de 2019, mediante Memorando GO-2019-003, la Gerencia de Operaciones, remite a la Gerencia General el reporte de valores pendientes del periodo comprendido entre el 01 de agosto de 2018 al 24 de diciembre de 2018.- Con fecha 12 de abril de 2019, mediante Memorando CSI-2019-0327 la Coordinación de Gestión del Sistema Integrado de Transporte SAE, comunica a la Gerencia de Operaciones los valores pendientes a facturar por concepto de alquiler de buses y valores por multas, conforme lo detalla la Adenda del Corredor Central Norte. Con fecha 16 de abril de 2019, mediante Memorando GO-2019-0543 la Gerencia de Operaciones pone en conocimiento del Coordinador Financiero los valores pendientes a facturar por concepto de alquiler de buses y valores por multas, en relación al requerimiento de valores pendientes de facturar, remitido mediante Memorando CFIN-2019-0142 de 10 de abril de 2019.- Con fecha 27 de febrero de 2020, mediante memorando EPMPQ-GO-CSI-2020-0089-M, la Coordinación de Gestión del Sistema Integrado de Transporte SAE, remitió a la Coordinación financiera los documentos, mediante los que se reporta los valores pendientes de pago del Corredor Central Norte hacia la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros.- Con fecha 29 de julio de 2020, mediante Memorando Nro. EPMPQ-GO-CSI-2020-0421-M, la Coordinación de Gestión del Sistema Integrado de Transporte SAE, remitió a la Coordinación Financiera, toda la documentación certificada, referente al Pago de valores pendientes del cobro al Corredor Central Norte y solicita realizar el trámite correspondiente de cobro.- Es importante señalar que con fecha 4 de mayo de 2020 mediante Memorando EPMPQ-GJ-2020-0287-M, la Gerencia Jurídica emitió un criterio mediante el cual en su parte pertinente señala lo siguiente: "la acción o jurisdicción coactiva será ejercida por el Tesorero de la empresa. de acuerdo a lo establecido en el artículo 244 del COOTAD y 262 de COA, por lo que se recomienda que disponga a la Gerencia Administrativa Financiera iniciar las acciones pertinentes para el inicio de los procesos de recuperación de los adeudos por vía coactiva." Anexo 2.- Como ya se detalló anteriormente, cabe señalar que también se remitieron las respectivas comunicaciones a la Secretaría de Movilidad para que en su calidad de Administrador de Contrato, realice las acciones pertinentes para la cancelación de dichos valores y de ser el caso la ejecute las garantías entregadas por parte de los operadores a la Secretaría de Movilidad por los incumplimientos al Adendum.- Por otro lado, es

pertinente sugerir respetuosamente al equipo (sic) auditor se sirva requerir, a la Coordinación Financiera, que la información provista sea completa a efecto de minimizar la posibilidad de confusiones en las conclusiones del estudio (...)".

No se modifica el comentario de auditoría, puesto que, no existe evidencia documental referente a las gestiones oportunas y periódicas realizadas por los servidores, para la facturación y recuperación de los valores pendientes por multas y alquiler de buses al Consorcio del Corredor Central Norte.

Posterior a la conferencia final de comunicación de resultados, la Coordinadora Financiera, en comunicación de 12 de enero de 2021, señaló:

"...Mediante Acción de Personal Nro. 00004-2020 de 06 de enero de 2020, se me asigna el encargo de funciones como Coordinadora Financiera.- Con Memorando Nro. EPMTQP-GAF-CFIN-2020-0075-M de 22 de febrero de 2020, solicito al... Gerente de Operaciones, lo siguiente.- "Con memorando CFIN-2019-0142 de fecha 10 de abril de 2019, la Coordinación Financiera solicitó a la Gerencia de Operaciones el detalle de los valores pendientes a facturar por concepto del alquiler de buses y los valores correspondientes a las multas generadas según lo mencionado en el Adendum al Acuerdo de Gestión Transitoria del Corredor Central Norte. Con oficios Nro. SM-2020-0043 y Nro. SM-2020-0418 de 6 de febrero de 2020, el... Secretario de Movilidad, solicita a la EPMTQP un informe detallado de los valores que adeuda el Corredor Central Norte y los que adeuda la EPMTQP. En este contexto, solicito remitir a la brevedad posible a esta Coordinación la información solicitada en el referido memorando (CFIN-2019-0142)".- según Comunicado Interno 047 la Coordinación de Talento Humano de la EPMTQP informa que, a partir de 17 de marzo de 2020 se suspende la jornada laboral, sin embargo, cada Gerencia y Coordinación determinará la pertinencia de que el personal a su cargo realice teletrabajo de ser necesario.- Todo el mes de marzo y abril las actividades fueron mediante teletrabajo y en marzo se priorizó la habilitación de sistemas para el personal a mi cargo, conexiones mediante operación remota y las reuniones por ZOOM para realizar las actividades prioritarias (Por ejemplo las Adquisiciones de emergencia) a fin de que se continúe con normalidad ya que no se tenía una fecha definida para el retorno de actividades presenciales, todas estas actividades fueron nuevas para la Empresa y en general para toda la población, por lo que fue complejo realizar las actividades de seguimiento de esta facturación a CCN, por motivos de fuerza mayor, sin embargo, al no obtener respuesta por el área de operaciones, realicé la insistencia al... Coordinador de Gestión del Sistema Integrado de Transporte SAE, mediante Memorando EPMTQP-GAF-CFIN-2020-0228-M de 22 de mayo de 2020: "(...) remitir el requerimiento explícito para emitir la o las facturas de los valores pendientes de cobro al Corredor Central Norte.- Memorando mediante el cual la Coordinación a su cargo solicite la emisión de la o las facturas, de acuerdo a los periodos y valores que se generaron por la prestación del servicio de transporte. (Adjunto Memorando de Comercialización el cual detalla datos básicos que esta Coordinación requiere para la emisión de una factura).- Memorando con los valores por multas generadas, por cobrar al Corredor Central Norte.- Documentación que respalde lo antes mencionado".- Cabe recalcar que, en

conversaciones mantenidas con el Coordinador de Gestión del Sistema Integrado de Transporte SAE, se le explicó cuáles son los requisitos que la Coordinación Financiera necesita para la emisión de un documento electrónico, tal es así que en el Memorando EPMTQP-GAF-CF IN-2020-0228-M se le adjunta el Memorando EPMTQP-CCM-2020-0053-M, de la Coordinación de Comercialización para que sirva de referencia de como entregar la información respectiva.- CONCLUSIÓN.- Con los antecedentes expuestos, debo manifestar que, se evidencia documentalmente las gestiones para la emisión de la factura para generar la cuenta por cobrar al Central Norte, las mismas que realicé a penas supe de esta novedad en febrero de 2020, luego tuvimos los eventos de fuerza mayor por la pandemia, e insistí del requerimiento en mayo 2020 y hasta el 08 de junio de 2020 que estuve a cargo de la Coordinación Financiera no recibí respuesta por parte de la Gerencia de Operaciones (...).

Lo señalado por la servidora, no modifica el cometario de auditoría, ya que, no realizó gestiones oportunas, a fin de que los valores por alquiler de buses y multas sea facturado y se proceda a la recuperación de los mismos.

El Gerente General del Consorcio Central Norte, con oficio 004-CCN-2021 de 14 de enero de 2021, indicó:

"...El 20 de mayo de 2005, ante el Notario Cuadragésimo, el Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras Constituyentes del Fideicomiso Corredor Central Norte (Transporte Carcelén Tarqui C.A. CATAR, Consorcio Empresarial de Transporte CONETRA C.A.), Consorcio GLOBALTRANS, Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A., y, Sociedad Anónima de Transportes Ejecutivos del SUR TESUR S.A.) y el Fideicomiso, celebraron un contrato de operación, denominado Contrato para la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Corredor Central Norte.- Con fecha 28 de marzo de 2013 se suscribió el "Acuerdo de Gestión Transitoria del Corredor Central Norte", entre la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTQP); y las empresas de transportes: Transportes Carcelén Tarqui C.A. CATAR; Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A.; Consorcio Empresarial del Transporte C.A. CONETRA; y, Consorcio GLOBALTRANS en representación de las Cooperativa PAQUISHA, Compañía de Transportes Urbano San Carlos S.A., Cooperativa de Transportes Calderón, y, la Compañía TRANSHemisféricos; acuerdo que se firmó sin la participación de la empresa de Transportes Ejecutivos del SUR TESUR S.A. Mediante escritura pública, de fecha 18 de mayo de 2017, ante la Notaria Cuadragésima de la ciudad de Quito, se suscribió el Adendum al Contrato para la Operación del Servicio de Transporte de Pasajeros en el sistema Corredor Central Norte de Quito, entre la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y las Operadoras: Compañía de Transportes Carcelén Tarqui C.A. CATAR; Consorcio Empresarial del Transporte C.A. CONETRA; Colectivos de Transportes Urbanos Pichincha C.A.; y, el Consorcio GLOBALTRANS; el cual deja insubsistente al Acuerdo de Gestión Transitoria del Corredor Central Norte suscrito entre la EPMTQP y las Operadoras del Corredor Central Norte. Mediante la vigencia del Acuerdo de Gestión Transitoria del Corredor Central Norte, la EPMTQP retuvo valores justificando que los realizaba por el bus perteneciente a la operadora Sociedad Anónima de Transportes Ejecutivos del

Lucía...

Sur TESUR S.A, por un monto que asciende a 381.142.73 dólares. El valor retenido no tiene sustento de lo que se lo realice, por las siguientes razones: La Operadora TESUR S.A. no firmó este Acuerdo de Gestión Transitoria suscrita el 28 de marzo del 2013. La Operadora TESUR S.A. en el contrato de operación firmado en el 2005, aportaba con una unidad, sin embargo, ya para la firma del Acuerdo de Gestión Transitoria, dejó de operar dentro del Corredor Central Norte, sin embargo, la operación de transporte fue prestada por la flota de buses articulados del resto de operadoras. Las Operadoras que suscribieron el Acuerdo de Gestión Transitoria, cumplieron con el servicio de transporte público, tanto en la cantidad necesaria de acuerdo a la demanda; así como, en los niveles de servicio acordados dentro del Corredor Central Norte; además que cubrieron los costos y obligaciones propias de la operación, mantenimiento de paradas, seguridad, limpieza, y con terceros.- En el contrato de operación firmado en el año 2005, entre la Municipalidad y el Fideicomiso Corredor Central Norte, así como en el Acuerdo de Gestión Transitoria firmado en el año 2013, no establece ni es el objeto de los contratos mencionados, que las operadoras alquilen buses a la Municipalidad o a la Empresa Pública Metropolitana Transporte de Pasajeros Quito EPMT PQ, el objeto es la prestación del servicio para la satisfacción de la demanda con los niveles de calidad establecido, los mismos que se han cumplido dentro de los términos previstos, por lo que no existe un motivo técnico, financiero ni legal para que la EPMT PQ retenga dineros que son privados, esto es concordante al modelo establecido en función a los KM recorridos y no por unidad. En el contrato de Operación establece que las multas retenidas se revertirán a la operadora para el mejoramiento del servicio, por lo que solicitamos el cumplimiento de esta cláusula cuyo monto asciende a una cifra superior a \$ 1.150.000.00 dólares, sobre este tema mediante oficios No 076-CCN-2020/ 051-CCN-2020 y 054-CCN2020, hemos pedido a la EPQ se certifique mencionados valores y proceda a reintegrar para mejoras en la prestación del servicio (...).

No se modifica el comentario de auditoría, puesto que, en la cláusula séptima del Acuerdo de Gestión Transitoria, en el literal a) establecía que las operadoras se comprometían a poner en disposición 74 buses troncales, lo cual no fue cumplido; y, en lo referente al alquiler de los buses por parte de la EPMT PQ, en la adenda suscrita el 20 de mayo de 2017, en la cláusula 3.02 se determinó que, las partes autorizaban a la empresa, incorporar unidades vehiculares de iguales o mejores características, en un número máximo de 15 unidades, para la prestación del servicio, para lo cual los operadores se comprometen a cancelar dichos servicios en función de los KM operados por dicha flota.

El Coordinador Financiero, en comunicación de 18 de enero de 2021, señaló:

"...existió un flagrante e injustificado incumplimiento por parte de los administradores de dicho corredor de depositar los valores de la recaudación de acuerdo con los términos del convenio y sus adendas firmados para tal efecto... - la Gerencia de Operaciones es el área responsable de realizar TODAS las tareas relacionadas con la operación de la empresa, incluyendo la

2. Auditoría

generación de los informes pertinentes a dicha operación que permitan realizar la facturación y pagos correspondientes a las diferentes modalidades bajo las cuales opera la empresa en cada uno de los corredores.- ... para el área financiera era imposible realizar cualquier tipo de registro contable de provisión y menos aún la emisión de facturas ya que la información de Operaciones es indispensable, ya que la base de facturación del arriendo eran los kilómetros recorridos y la de las multas son los incumplimientos de la operadora, información que no la poseía la Gerencia Administrativa Financiera ya que esta está directamente relacionada con la operación (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, debido a que, el área financiera de la empresa, tenía conocimiento que la facturación y cobro de los rubros de multas y alquiler de buses, se efectuaba de manera mensual; sin embargo, no realizó las gestiones inmediatas para que el área de operaciones envíe los valores para el registro contable oportuno y el trámite correspondiente de cobro.

Conclusión

La Especialista y el Analista de Operaciones de Operaciones – Encargados de la operación del Corredor Central Norte, no realizaron y entregaron de manera mensual el detalle de los valores por alquiler de buses y multas del período de agosto a diciembre de 2018; los Gerentes de Operaciones no realizaron gestiones oportunas, para comunicar al área financiera los valores pendientes de cobro al Consorcio; y, los Gerentes Administrativos Financieros y Coordinadores Financieros, no dispusieron ni supervisaron a los Contadores, para que realicen el registro contable y facturación de los valores por alquiler de buses y multas, a fin de comunicar a la máxima autoridad para que realice la gestiones inmediatas y oportunas de cobro, lo que dio lugar a que la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros Quito, deje de percibir 159 535,27 USD.

Recomendación

Al Gerente General

6. Dispondrá y verificará que, el Gerente Administrativo Financiero conjuntamente con el Gerente Jurídico, realicen las acciones administrativas y legales pertinentes, a fin de recuperar los valores pendientes de cobro por multas y alquiler de buses articulados al Consorcio del Corredor Central Norte; e, informen permanentemente del avance del proceso, para la toma de acciones pertinentes.

Hecho y rubricado

Gastos efectuados por seguridad y limpieza, sin documentación de sustento

La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, a partir de la suscripción del Acuerdo de Gestión Transitoria del Corredor Central Norte, fue la encargada de la administración del mismo, por lo que, durante los periodos 2014, 2015, 2016 y 2017, realizó la contratación y pago de los gastos de seguridad y limpieza de las instalaciones del CCN.

Los contratos tanto de seguridad como de limpieza, no fueron suscritos únicamente para el Corredor Central Norte, sino como parte de los contratos de las instalaciones de la EPMT PQ, por lo que, el gasto fue registrado como propio de la institución y el valor proporcional del Corredor, fue descontado en las liquidaciones mensuales realizadas al Consorcio; sin embargo, de la revisión realizada por auditoría se determinó que en los términos de referencia, pliegos y contratos, no consta el detalle de la forma de cálculo de los valores que le correspondían al Corredor Central Norte.

En los comprobantes de liquidaciones del CCN, proporcionados por el Gerente Administrativo Financiero de la EPMT PQ, se verificó que se encuentran adjuntos los detalles mensuales con los valores a descontar al Consorcio, elaborado y suscrito por los Administradores de los contratos de limpieza y seguridad; y, a su vez, presentados a los Administradores del Corredor, para la respectiva validación; no obstante, no existe adjunta la documentación de sustento que permita evidenciar cómo determinaron los valores.

Los gastos de limpieza y seguridad descontados al CCN, ascienden a 286 849,77 USD y 534 157,80 USD, respectivamente, como se muestra en el siguiente detalle: Anexo 4

Concepto	2014	2015	2016	2017	TOTAL USD
Limieza	62 516,51	87 433,26	94 350,00	42 550,00	286 849,77
Seguridad	295 347,92	168 018,16	49 476,93	21 314,79	534 157,80
TOTAL					821 007,57

Los Administradores de los contratos de limpieza y seguridad, en sus respectivos periodos de gestión, al determinar los valores de los gastos en mención del CCN, sin los documentos justificativos que respalden la forma de cálculo de los mismos; los

Lucy G...

Especialistas y el Analista de Operaciones - Encargados de la operación del Corredor Central Norte, actuantes durante el período de examen, al no supervisar que las solicitudes de pagos cuenten con la documentación pertinente que sustente el pago por los servicios de limpieza y seguridad a ser descontado al Consorcio; y, los Gerentes Administrativos Financieros y Coordinadores Financieros, actuantes en el período analizado, al suscribir las liquidaciones del CCN, sin verificar que los valores estuvieran calculados de manera sustentada, previo a ser descontados, inobservaron las Normas de Control Interno 401-02 Autorización y Aprobación de Transacciones y Operaciones, 401-03 Supervisión y 405-04 Documentación de Respaldo y su Archivo, lo que ocasionó que, la EPMPQ descuente valores al Corredor Central Norte, sin la documentación de respaldo suficiente y pertinente, que justifique la propiedad, veracidad y legalidad de lo que le correspondía asumir al Corredor Central Norte.

Con oficios 211, 219, 221, 226, 227, 228, 231, 232, 236, 237, 241, 245, 248, 250, 252, 255, 256, 257, 258, 259 y 268-0014-DNA5-2020-I de 8 de diciembre de 2020, se comunicaron resultados provisionales a los servidores relacionados.

El Especialista de Operaciones – Encargado del Corredor Central Norte, en comunicación de 17 de diciembre de 2020, señaló:

"...no intervine en la elaboración de los términos de referencia, pliegos, comisiones técnicas, adjudicación de contratos, administración de contratos y nada relacionado tanto de seguridad como de limpieza de paradas terminales y demás de la EPMPQ y del Corredor Central Norte.- Las liquidaciones del Corredor Central Norte no estaban a mi cargo, estas liquidaciones durante mi periodo de gestión, estaban a cargo del área financiera.- Es importante señalar que los valores para descuentos de estos servicios eran suscritos únicamente por los encargados de cada área quienes también eran los ADMINISTRADORES de estos contratos quienes deberán sustentar sus actuaciones de acuerdo al periodo correspondiente (...)"

La Especialista de Operaciones – Encargada de la operación del Corredor Central Norte, en comunicación de 22 de diciembre de 2020, manifestó:

"...Como responsable del Acuerdo de Gestión Transitoria durante mi periodo de gestión, la actividad realizada era la de consolidar la información generada y remitida por cada responsable de área bajo su firma de responsabilidad.- Los rubros pertenecientes a seguridad y limpieza eran emitidos por el administrador del contrato o coordinador responsable de la unidad respectiva(...)"

Verónica Díaz

Lo señalado por los servidores, no modifica el comentario de auditoría, por cuanto no supervisaron que las solicitudes de pagos cuenten con la documentación pertinente que sustente los valores a ser descontados al Corredor Central Norte, por los servicios de limpieza y seguridad.

El Coordinador Financiero, en comunicación de 30 de diciembre de 2020, indicó:

"...Mediante memorando GT-2013-0306 de 07 de marzo de 2013 (Anexo 2), la Gerencia Técnica, presenta el "PLAN DE GESTIÓN Y CONTINGENCIA TEMPORAL CCN", en la cual detalla lo siguiente, respecto a la Gestión de Seguridad.- Con el fin de proteger a la integridad del personal, así como los valores se necesitan 7 guardias que cumplan tareas de seguridad es necesaria una camioneta para el transporte de valores.- Como se puede observar en el "PLAN DE GESTIÓN Y CONTINGENCIA TEMPORAL DEL CORREDOR CENTRAL NORTE", se detallan los puestos de guardias e insumos requeridos para la operación del CNN respecto a la gestión de seguridad.- Adicionalmente es importante recalcar que tanto la Coordinación Administrativa como la Coordinación de Seguridad eran los responsables de presentar periódicamente los documentos de sustentos para realizar los gastos del Corredor Central Norte (...)"

Lo indicado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, por cuanto, al suscribir las liquidaciones del CCN, no verificó que los valores calculados estuvieran sustentados documentadamente, previo a ser descontados.

Posterior a la conferencia final de comunicación de resultados, la Coordinadora Financiera, en comunicación de 18 de enero de 2021, señaló:

"...La documentación de soporte de cada registro constituyan los informes firmados por los Responsables de cada Área a los que correspondía el gasto. Los valores a descontar fueron calculados por los Coordinadores Administrativos y los Administradores de Contratos, quienes deberán presentar la documentación que permitió establecer estos montos (...)"

Lo señalado por la servidora, ratifica el comentario de auditoría, por cuanto, acepta no se adjuntó a las liquidaciones más documentos de sustento, que los cálculos o informes de los responsables de cada área.

El Administrador del contrato de seguridad, en comunicación recibida el 17 de enero de 2021, manifestó:

[Firma manuscrita]

"...los valores que constan del Servicio de Seguridad y Vigilancia para el Corredor del Central Norte fueron calculados de acuerdo a las tablas adjuntas en los mismos que detallo el valor del servicio prestado con el costo que constan en los contratos de Servicios de Seguridad y Vigilancia para EPMTQP en los diferentes periodos, y en las facturas mensuales de los mismos.- En los cuadros que anteceden se explica que el servicio era compartido año 2015 con la EPMTQP, año 2016 y 2017 con el corredor Carcelén (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, ya que, en los documentos adjuntos se evidencian los cálculos mensuales del valor por hora, el número de horas trabajadas, las horas utilizadas en el corredor central norte y el valor semanal total; sin embargo, no presentó documentos de sustento que permitan verificar de donde obtuvo los valores y cantidad de horas de los cálculos.

El Administrador de contrato de limpieza, en comunicación de 18 de enero de 2021, indicó:

"...Con fecha 27 de abril de 2015, la Empresa Publica Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito y la empresa AZULADO CLEAN S.A., suscribieron el contrato LCS-EPMTQP-002-2015 CONTRATACION DEL SERVICIO DE LIMPIEZA PARA LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE QUITO.- ... En los Términos de Referencia que fueron subidos al sistema de Contratación Pública USHAY en cumplimiento a lo establecido por la normativa legal vigente, en los que consten los costos unitarios de insumos y materiales de limpieza, equipo, maquinaria y vehículos requeridos. Es importante mencionar que los costos unitarios de mano de obra tanto de auxiliares como de supervisores se determinaron en base al salario mínimo unificado que para ese año el cual era de \$358, 43 para los auxiliares y para un supervisor era de \$ 800. Por lo antes expuesto y con el fin de demostrar el cálculo de dichos valores adjunto cuadro detallado de cada uno de los rubros con sus debidos justificativos.- Las liquidaciones semanales por prestación del Servicios de Limpieza por parte de la Compañía AZULADO CLEAN S.A. fueron desarrolladas considerando costos unitarios para cada rubro en liquidación (insumos y materiales de limpieza, equipo, maquinaria y vehículos requeridos y mano de obra) (...)"

Lo indicado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, debido a que, el documento que adjuntó como sustento, es un cuadro en Excel que contiene cálculos, que no se pudo determinar a qué corresponden.

La Gerente Administrativa Financiera en comunicación de 18 de enero de 2021, manifestó:

facile y echo

" La Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Quito... durante los períodos 2014, 2015, 2016 y 2017, realizó la contratación y pago de los gastos de seguridad y limpieza de las instalaciones del CCN.- Toda vez que las áreas operativas y administrativas remiten los requerimientos y necesidades, se evidencia en este documento que los valores determinados para los descuentos semanales al Corredor Central Norte por Seguridad y Limpieza se establecieron como fijos; ajustados a la firma de los nuevos contratos por cada uno de los servicios, por lo que es de competencia de los administradores de los mismos, presentar la forma de cálculo del valor a ser descontado en cada liquidación... - En el período de gestión del 19 de enero de 2015 al 9 de junio del 2015, se realizó los pagos respectivos cumpliendo con la norma y con las disposiciones necesarias para el proceso de pago; se dispone al Coordinador Financiero y a su vez a su equipo de trabajo (servidores de control previo) revisen y verifiquen los documentos conforme a las NORMAS DE CONTROL INTERNO.- ...el área de CONTROL PREVIO, emite el informe **QUE CUMPLE** con los requisitos de forma y fondo de acuerdo a la RESOLUCIÓN GG-2011-006-2011 expedida el 12 de mayo de 2011.- Dentro de las actividades del Gerente Administrativo Financiera las actividades relacionadas con su función, no son realizar cálculos, sino validar que la documentación presentada por las áreas técnicas, administrativas y coordinación financiera cumplan con los requisitos para el pago correspondiente (...)"

Lo manifestado por la servidora, ratifica el comentario de auditoria, ya que, acepta que dentro de sus funciones se encontraba la validación de la documentación presentada por las áreas técnicas, administrativas y coordinación financiera, a fin de que cumplan con los requisitos para el pago correspondiente; sin embargo, en las liquidaciones se adjuntó los cuadros de cálculo, más no los documentos de sustento que permitan evidenciar de donde obtuvieron los valores a ser descontados al CCN.

La Coordinadora Financiera, en comunicación de 18 de enero de 2021, señaló:

"...Toda vez que las áreas operativas y administrativas remiten los requerimientos y necesidades, se evidencia en este documento que los valores determinados para los descuentos semanales al Corredor Central Norte por Seguridad y Limpieza se establecieron como fijos; ajustados a la firma de los nuevos contratos por cada uno de los servicios, por lo que es de competencia de los administradores de los mismos, presentar la forma del cálculo del valor a ser descontado en cada liquidación, ya que son quienes verifican el cumplimiento del servicio de acuerdo a lo determinado en los contratos, pliegos, términos de referencia y solicitan el descuento implícitamente en cada uno de los documentos anexos en los expedientes que la Coordinación Financiera recibe para la liquidación y posterior pago al Corredor Central Norte.- Para los descuentos de Seguridad, mediante MEMORANDO-SEG-2013-202 de fecha 17 de abril de 2013... el Jefe de Seguridad, solicita al Gerente Técnico extender el turno del servicio de seguridad en las paradas de alto riesgo de todo el sistema, entre ellos el Corredor Central Norte.- El 22 de abril de 2013, el Gerente General textualmente sumilla:" AJ... 3. En el caso del Corredor Central Norte, el servicio solicitado se justifica y se liquida con la producción del mismo, es temporal, dada

De la...

la emergencia resuelta por el Sr Alcalde. (Transporte de Valores)..." .- En la segunda hoja del Memorando SEG-2013-202: "El Costo del Corredor Central Norte, será cancelado de los recursos que produce el mismo, se debe descontar en la liquidación semanal.- La Coordinadora Financiera y el Gerente Financiero actuantes en el año 2014, en la liquidación de la semana del 01 al 05 de enero de este año, al pie del documento enuncian: (...) "se incrementa \$ 3.000 valor proporcional del servicio adicional al contrato, del Seminario Mayor mes de enero 2014".- La recuperación del valor de USD 3.000, se dio porque se debió dar servicio de limpieza y seguridad desde la parada Pérez Guerrero hasta la Marín, eso estuvo estipulado en el convenio, pero se incluyó la parada Seminario Mayor ya que en esta parada también llegaba el Corredor Suroccidental, pero el gasto fue compartido, fondos del Central Norte y fondos de Suroccidental (...)"

Lo señalado por la servidora, ratifica el comentario de auditoría, por cuanto, indicó que en las liquidaciones debía constar la forma de cálculo del valor a ser descontados por los servicios de seguridad y limpieza al CCN; sin embargo, en los expedientes no se evidenció los documentos que sustenten los valores descontados.

El Coordinador Financiero en comunicación de 18 de enero de 2021, indicó:

"...Con base a lo que señala el Estatuto por Procesos dispuse a la Coordinación Financiera mediante sumilla "revisar y emitir informe" una vez revisada la información, la Coordinación Financiera, remite directamente a la Gerencia General la liquidación del CCN y solicita la autorización de pago, verificando que los cálculos estén sustentados con lo reportado con los administradores de esos contratos.- La Gerencia General, cumpliendo la línea jerárquica, dispone a la Gerencia Administrativa Financiera "Autorizado el reembolso, proceder", por lo que solicité a la Coordinación Financiera "Disponer Control previo y proceder".- Adicionalmente, se informa que existían formatos pre-diseñados para que las Coordinaciones responsables de cada proceso, informen los valores semanales incurridos en el Corredor Central Norte, sin embargo, los Administradores de los Contratos de Limpieza y Seguridad son los responsables directos de liquidar mensualmente los valores reportados en las liquidaciones semanales.- Una vez realizado el control previo por la Coordinación Financiera / Gestión de Control Previo, en donde se verificó que todos los valores estuvieran calculados de manera sustentada, por los responsables (Coordinación Administrativa y Financiera) se realizó el respectivo pago (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, no adjuntó los documentos de sustento que permitan verificar que los valores constantes en las liquidaciones, se encontraban bien calculados.

La Administradora del contrato de limpieza, en comunicación de 18 de enero de 2021, manifestó:

Enviado a...

"...Hay que tener en cuenta que el valor del contrato de limpieza se estableció como un contrato por precio fijo por lo que como administrador de dicho contrato ejercí mis competencias en el ámbito de verificar que el servicio efectivamente cumpliera con los requerimientos contractuales a través de los informes emitidos por la Fiscalización del servicio.- En vista de que el servicio de limpieza era recurrente y contaba con parámetros fijos, la EPMTQP estableció dentro de su normativa interna el procedimiento versión 03 que regula la Fiscalización del Servicio de Limpieza, el cual permitió verificar que se cumpla con todos los parámetros de ejecución del contrato de limpieza y en este caso del servicio efectivamente recibido por el Corredor Central Norte, como presento ejemplo.- Sin embargo, al no contar dentro del contrato con un detalle pormenorizado de costos por insumos, mano de obra y vehículos, en el primer pago de liquidación al Corredor Central Norte del año 2013, en razón de la suscripción del "Plan de Gestión y contingencia Temporal del Corredor Central Norte y el Acuerdo de Gestión Transitoria" se tomó como referencia una hoja de cálculo del Archivo "Cálculo BRC"; con base a este archivo digital, se realizó un cálculo aproximado de los costos que implicaban el servicio de limpieza prestado al Corredor Central Norte el cual es tomado de la fórmula contenida en la columna H de la Hoja "Componentes", este valor es multiplicado por el número de paradas determinadas en el Hoja "Resumen Paradas"; y, a su vez multiplicado por la cantidad de personal y del uso proporcional de vehículos que se requerían.- Des esta manera en el trámite de liquidación correspondiente (sic) a en el primer pago la liquidación al Corredor Central Norte del año 2013, se determinó un valor mensual aproximado de USD 5.500,00 (CINCO MIL QUINIENTOS CON 00/100 DÓLARES AMERICANOS), el mismo que de acuerdo con las condiciones del contrato de limpieza, era un servicio recurrente con un precio fijo (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, ya que, la servidora acepta que, en el contrato de limpieza, no existió un detalle pormenorizado de costos por insumos, mano de obra y vehículos; así también, que para obtener el valor del Corredor Central Norte se realizó un cálculo aproximado de los costos.

La Coordinadora Financiera, en comunicación de 18 de enero de 2021, indicó:

"...Dentro de las competencias como Coordinadora no constan actividades relacionadas con la verificación de los cálculos, ya que la supervisión y valores presentados, en el ámbito de sus competencias, corresponde a cada una de las áreas que suscribieron los Egresos para las liquidaciones del "Acuerdo de Gestión Transitoria Corredor Central Norte". Constituyen documentos que sustentan el pago, el informe y todas las liquidaciones y respaldos presentados por los administradores de los contratos, entregados por cada una de las áreas respectivas (...)"

Lo indicado por la servidora, no modifica el comentario de auditoría, por cuanto, las liquidaciones del Corredor se encuentran suscritas por los Coordinadores Financiero y

concluye /

Gerentes Administrativos Financieros, sin adjuntar todos los documentos que sustenten los valores registrados.

La Gerente Administrativa Financiera, con comunicación de 19 de enero de 2021, señaló:

"...Es importante mencionar que para los trámites administrativos de liquidación mensual, las áreas operativas y administrativas remiten semanalmente los requerimientos y necesidades de descuentos, formando parte de esta documentación los valores correspondientes al Corredor Central Norte tanto por Seguridad como por Limpieza; gastos establecidos como fijos en las bases para la firma de los diferentes contratos suscritos para la prestación de estos servicios.- Cumpliendo con las disposiciones Legales de Contratación Pública en todo contrato suscrito con el CCN se nombró un administrador de contrato siendo de su competencia y responsabilidad presentar el cálculo del valor a ser descontado en cada liquidación de valores a devolverse, para lo que debían verificar el cumplimiento del servicio de acuerdo a lo determinado en los pertinentes contratos, pliegos, términos de referencia y el descuento implícito en cada uno de los documentos anexos a los expedientes que la Coordinación Financiera recibe para la liquidación y posterior pago al Corredor Central Norte, por lo que considero que al efectuarse el control previo al compromiso y pago se verificó la existencia de este requisito.- ...adicionalmente una vez que se cumple con el debido proceso dentro de lo correspondiente al Control Previo, se evacuan todos los trámites y documentación previo a la autorización de pago (...)"

Lo señalado por la servidora, no modifica el comentario de auditoría, puesto que, los documentos que sustenten los cálculos que fueron descontados por seguridad y limpieza, no fueron adjuntados a las liquidaciones mensuales.

Conclusión

Los Administradores de los contratos de limpieza y seguridad, al determinar los valores de los gastos en mención del CCN, sin los documentos justificativos que respalden la forma de cálculo de los mismos; los Especialistas y el Analista de Operaciones - Encargados de la operación del Corredor Central Norte, al no supervisar que las solicitudes de pagos cuenten con la documentación pertinente que sustente el pago por los servicios de limpieza y seguridad a ser descontado al Consorcio; y, los Gerentes Administrativos Financieros y Coordinadores Financieros, al suscribir las liquidaciones

amr/ntg/del

del CCN, sin verificar que los valores estuvieran calculados de manera sustentada, previo a ser descontados, ocasionaron que, la EPMTQP descuente valores al Corredor Central Norte, sin la documentación de respaldo suficiente y pertinente, que justifique la propiedad, veracidad y legalidad de lo que le correspondía asumir al Corredor Central Norte.

Recomendación

Al Gerente Administrativo Financiero

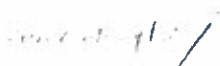
7. Dispondrá y supervisará que, el Coordinador Financiero conjuntamente con los servidores de control previo, revisen y verifiquen que, en los pagos y liquidaciones, se encuentren adjuntos la totalidad de documentos que sustenten la propiedad, veracidad y legalidad de las operaciones de la empresa, a fin de que facilite el control posterior.

Gastos en adecuaciones del Corredor Central Norte, superiores a lo retenido por multas y sanciones

El Director Metropolitano de Gestión de Movilidad con memorando SM-DMGM-0166/17, de 25 de abril de 2017, comunicó al Secretario de Movilidad, el plan emergente de operación, diseñado para evitar la suspensión del servicio de transporte a partir del 20 de mayo de 2017, el que para su cumplimiento, requería varias condiciones, siendo la principal, la elaboración de una adenda modificatoria al Contrato de Operación del Corredor Central Norte, a efectos de ampliar el plazo del contrato principal, garantizando la continuidad del servicio de transporte del mismo.

El Secretario de Movilidad del MDMQ y los Representantes Legales de las Operadoras de Transporte, el 18 de mayo de 2017, suscribieron el Adendum al Contrato para la operación del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Corredor Central Norte, con un plazo de doce meses, contados a partir del 20 de mayo de 2017.

El numeral TRES PUNTO CERO CUATRO.- MULTAS Y SANCIONES de la Cláusula Tercera del Adendum en mención, estableció:



"...Las partes acuerdan que las infracciones y penas que fueron previstas en el Contrato de Operaciones suscrito el veinte de mayo de dos mil cinco, se mantendrán vigentes; en el caso de que existan circunstancias que no hubieren sido previstas en el Contrato de Operación con infracción contractual sujeta a multa, las partes acuerdan aplicar la tabla constante en el Anexo B del presente Instrumento. Los valores que se recauden por sanciones y multas serán invertidos en mejoras de la infraestructura del Corredor Central Norte, bajo la estricta responsabilidad de la EPMT PQ (...)"

La Administradora Encargada del Corredor Central Norte, con comunicación de 21 de octubre de 2020, indicó que las actividades dispuestas a ser cumplidas durante su gestión, se enmarcaron en lo constante en el oficio SM 0749/2017 del 25 de mayo de 2017, donde señaló, que sus funciones llegaban hasta la entrega de lo recaudado para su posterior distribución. Además, indicó que, se efectuó el proceso de contratación COTO-EPMT PQ-004-2017 para "LA ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS PARADAS DEL CORREDOR CENTRAL NORTE", por 316 667,07 USD, suscrito el 29 de septiembre de 2017; proceso de contratación que se encuentra publicado en el Portal de Compras Públicas y una vez verificado, auditoría determinó que éste es el único realizado cuyo objeto se relaciona directamente con el Corredor Central Norte.

El Especialista de Infraestructura en Transporte, en calidad de Administrador del contrato 047, del Proceso de contratación COTO-EPMT PQ-004-2017, mediante memorando EPMT PQ-GO-CIT-2020-0191-M de 23 de octubre de 2020, indicó que el mismo finalizó a través de acta entrega recepción firmada el 22 de octubre del 2018 y añadió lo siguiente:

"...puedo certificar que la Coordinación de Infraestructura no ha realizado ningún proceso de contratación relacionado al mantenimiento de la Infraestructura del corredor central norte (...)"

De la revisión realizada a las liquidaciones del Corredor Central Norte, se determinó que, durante el período del 18 de mayo de 2017 al 29 enero de 2019, en que estuvo vigente la adenda, el valor retenido por concepto de multas y sanciones, fue de 38 850,00 USD; sin embargo, la EPMT PQ realizó la contratación para adecuación del Corredor por 316 667,07 USD, es decir, que desembolsó un valor en más de 277 817,07 USD, a pesar de que, en cumplimiento del contrato principal, eran los Operadores los responsables ante la Municipalidad, de devolver los bienes (Corredor) al término del contrato, en adecuado estado de conservación, por lo que, el mantenimiento y adecuaciones eran de competencia exclusiva del Consorcio Central Norte, a través de las multas impuestas por la empresa.

[Firma manuscrita]



~~Case 9 - 10 - 11~~

adecuación de las paradas del Corredor Central Norte debido a los problemas de iluminación, daños en mobiliario, cableado expuesto, falta de equipos de comunicación y otros aspectos que ponían en peligro la seguridad de los usuarios y les restaba comodidad...- Este proyecto no es aislado, responde a una planificación como parte de mejoramiento de la infraestructura del sistema de transporte municipal compuesto por 5 corredores y que no puede ser financiado con aporte de las multas cobradas a los operadores del corredor Central Norte.- ...pongo en su conocimiento que este proceso motivo de observación, se inició en noviembre del 2016 con la generación del plan operativo anual (POA) y la aprobación del presupuesto año 2017, por los miembros del Directorio de la EPMTQ, en el que consta los recursos económicos asignados a cada proyecto.- Por lo tanto, como se puede calcular el presupuesto de una obra aprobada anteriormente de la adenda del contrato, valores futuros de multas, por lo que no es viable argumentar que se desembolsó un valor en más de 277.817,07 USD.- Si se quiere aplicar el incumplimiento al numeral TRES PUNTO CERO CUATRO.- MULTAS Y SANCIONES de la cláusula Tercera del Adenda del Contrato de Operación el mismo que entró en vigencia el 18 de mayo de 2017, debería cuantificar antes de esta fecha es decir desde el 20 de mayo del 2005, con valores ya ejecutados.- El proyecto de adecuación de las paradas del corredor Central Norte realizada en el año 2017, permite garantizar las necesidades de transporte de los usuarios y mantiene las condiciones de accesibilidad, regularidad, confiabilidad y calidad de servicio (...)"

El Coordinador de Infraestructura, en comunicación de 16 de diciembre de 2020, indicó:

"...La administración y fiscalización del contrato de concesión de la operación del corredor, no han exigido el cumplimiento de los términos contractuales, fundamentalmente en el mantenimiento de la infraestructura, existiendo observaciones de usuarios, prensa y autoridades de transporte público; por lo que, la EPMTQ, al ser responsable de la gestión de transporte público de Quito, ha buscado solucionar esta falencia. - El 15 febrero de 2017, con MEMORANDO-GO-CIT-2017-030... la Coordinación de Infraestructura, atendiendo el pedido formulado en reunión de coordinación, presentó un análisis de alternativas para reconstruir las paradas actuales o construir nuevas paradas en el CCN.- Así mismo, en base a lo dispuesto en la reunión del Gabinete de Movilidad de 6 de marzo de 2017, en la que "...el abogado... requirió que la EPMTQ realice los estudios y construcción de las paradas del Corredor Central Norte, planteamiento que fue ratificado por el señor Alcalde." la Coordinación de Infraestructura envió el MEMORANDO-GO-CIT-2017-056 de 3 de abril de 2017, adjuntando el proyecto de la referencia... - El proceso de cotización COTO-EPMTQ-004-2017 para la ADECUACION DE LA INFRAESTRUCTURA DE LAS PARADAS DEL CORREDOR CENTRAL NORTE, fue publicado en el Portal de Compras Públicas el 01 de agosto de 2017, con un monto referencial de \$ 316.667,07 y adjudicado el 8 de septiembre de 2017, con un valor de \$ 302.325,68; el contrato fue suscrito el 29 de septiembre de 2017; los trabajos se iniciaron el mes de octubre.- En la etapa contractual y como Coordinador de Infraestructura de la EPMTQ, efectué el seguimiento actividades del proyecto hasta el 8 de enero de 2018, fecha en la que dejé de laborar en la Empresa.- La Coordinación de Infraestructura, no participó, ni conoció de las gestiones ejecutadas para la concesión de la operación de transporte en el CCN.- Debido a la falta de un óptimo mantenimiento, las paradas del CCN, han ido deteriorándose por el uso intensivo, problema que se agudiza en 2016. De las evaluaciones realizadas por

técnicos de la EPMTQ se determina que, la estructura metálica estaba oxidada, las cubiertas presentaban fisuras, vidrios rotos, sistemas de cierre y apertura de puertas dañados, la pintura en mal estado, instalaciones eléctricas y bajante de aguas lluvias dañados, rampas de embarque y desembarque en mal estado, pisos dañados, etc.- También, hay que considerar que, en la Adenda suscrita el 18 de mayo de 2017, la EPMTQ, se contemplaba la incorporación de buses biarticulados a la operación del CCN lo cual, obligaba a realizar cambios en las puertas de las paradas.- La infraestructura del Sistema de Transporte Público, pertenece al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, sistema del cual, es parte el Corredor Central Norte y es administrado por la EPMTQ; es su responsabilidad velar por su conservación que garantice la seguridad y la vida de los usuarios.- Por otro lado... sería conveniente verificar los valores retenidos por concepto de multas y otras sanciones a los operadores, los cuales respaldarían la inversión realizada en las adecuaciones.- CONCLUSIÓN. - Por el mal estado en que se encontraban las paradas del CCN, constituía una prioridad su adecuación. La integridad física y hasta la vida de 250.000 pasajeros que utilizan diariamente el servicio de transporte en el CCN, demandaba la inmediata reconstrucción de las paradas; adicional, la infraestructura del CCN y del Sistema de Transporte Público Municipal, es propiedad de la EPMTQ. El análisis expuesto en relación a la inversión, sustentan y justifican los trabajos realizados (...).

Lo indicado por los servidores, no modifica el comentario de auditoría, debido a que, corroboran que la contratación realizada en el año 2017, para las adecuaciones del Corredor Central Norte, se contempló como parte del presupuesto de la EPMTQ y no fue cubierta con los valores de multas, como lo estableció el Adendum al Contrato para la operación del Servicio de Transporte de Pasajeros en el Corredor Central Norte suscrito el 18 de mayo de 2017.

Posterior a la conferencia final de comunicación de resultados, el Coordinador de Infraestructura, en comunicación recibida el 15 de enero de 2021, manifestó:

"...El proyecto fue presentado en abril de 2017, fue publicado en el Portal de Compras Públicas el 01 de agosto de 2017, el contrato suscrito el 29 de septiembre de 2017; concluyó el 22 de octubre de 2018, según consta en el memorando EPMTQ-GO-CIT-2020-0191-M de 23 de octubre de 2020, presentado por el Administrador del Contrato... - Como es de su conocimiento, los registros, POA, CP y la Certificación Presupuestaria son los que garantizan la ejecutabilidad de un proyecto, sin estos requisitos no es posible continuar con el proceso de contratación... - El comentario realizado por la CGE, es posterior al procedimiento ejecutado para el proyecto de adecuación del CCN (...).

La Gerente General, en comunicación de 16 de enero de 2021, señaló:

"...en cumplimiento del contrato principal, eran los Operadores los responsables ante la Municipalidad, de devolver los bienes (Corredor) al término del contrato, en adecuado estado de conservación, por lo que, el mantenimiento y

carlos alberto...

*adecuaciones eran de competencia exclusiva del Consorcio Central Norte, a través de las multas impuestas por la empresa.- ...la cláusula tercera del Adendum al contrato principal... en su numeral cuarto, obliga a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito a dar el mantenimiento cuando dice "...Los valores que se recauden por sanciones y multas serán invertidos en mejoras de la infraestructura del Corredor Central Norte, **bajo la estricta responsabilidad de la EPMTQP.**" ... el Adendum al contrato entrega la responsabilidad exclusiva por el mejoramiento de la infraestructura a la EPMTQP.- ... el equipo auditor sostiene que no se puede invertir en la infraestructura valores superiores a lo recaudado por multas y sanciones en un período que no considera la totalidad del contrato (desde 2005). Si bien la cláusula tercera del Adendum indica que las multas y sanciones se invertirán en la infraestructura del corredor en cuestión, en ningún punto se señala que las actividades de mejorar o mantener la infraestructura sea financiada únicamente con las multas y sanciones. En otras palabras, la cláusula tercera del Adendum dispone el uso de los fondos provenientes de multas y sanciones, pero no limita en forma alguna las fuentes de financiamiento para la infraestructura (...)"*

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, los servidores ratifican que el proceso fue planificado, realizado y contratado, previo a la suscripción de la adenda de 18 de mayo de 2017, es decir, antes de contar con los valores retenidos por multas, para su reinversión.

Conclusión

El Coordinador de Infraestructura y el Gerente de Operaciones, al generar y aprobar la necesidad de la contratación para el Corredor Central Norte, respectivamente, y solicitar el inicio del proceso, sin previamente tener el valor de multas recaudado; y, la Gerente General al autorizar la contratación, sin revisar ni supervisar si el valor de la misma, estaba cubierta por los valores retenidos por multas durante el periodo del 20 de mayo y el 23 de octubre de 2017, fecha en la que se suscribió el contrato, dio lugar a que, la empresa utilice 277 817,07 USD de sus recursos presupuestarios, los cuales pudieron ser ocupados en necesidades propias de la entidad, puesto que, los gastos de dichas instalaciones le correspondían directamente al Consorcio del Corredor Central Norte.

Recomendación

Al Gerente General

8. Dispondrá y supervisará que, el Coordinador de Infraestructura y el Gerente de Operaciones, previo a elaborar y aprobar las necesidades de las contrataciones

[Firma manuscrita]

para las adecuaciones de las instalaciones de las paradas de los diferentes corredores, verifiquen las estipulaciones establecidas en los instrumentos legales aplicables a cada uno de los corredores, a fin de que, se utilicen los recursos presupuestarios de manera adecuada.

Liquidaciones de valores recaudados por el Corredor Central Norte, sin considerar las disposiciones legales vigentes

La Secretaría de Movilidad para el cálculo de multas, reportó las novedades en cumplimiento del servicio de la troncal y alimentadores, a los Especialistas de Operaciones – Encargados de la operación del Corredor Central Norte, disponiendo se realice el descuento de los valores correspondientes en la planilla semanal de pago; y, el área de Fiscalización de la Empresa Pública Metropolitana de Pasajeros de Quito de manera escrita realizó informes debidamente sustentados para poner en conocimiento del hecho a los Especialistas de Operaciones, denominados también, administradores del Acuerdo de Gestión Transitoria.

El Coordinador de Fiscalización Operativa 2, con oficio EPMTQP-CFO-2020-0115-O de 7 de octubre de 2020, señaló que el cálculo de las reincidencias en infracciones, lo realizó el Administrador del Acuerdo de Gestión Transitoria de manera mensual en base a los informes de Fiscalización de la EPMTQP y los oficios de la Secretaría de Movilidad, es decir, al final de cada mes se contabilizó el número total de infracciones cometidas por el Operador de acuerdo a cada uno de los ítems previstos en el "CUADRO DE INFRACCIONES Y SANCIONES" del Anexo 9 del Contrato de Operación; y, el resultado de este cálculo según la categoría establecida, fue descontado en la redistribución de uso semanal del período subsiguiente.

En las liquidaciones de ingresos y gastos del Corredor Central Norte, realizados por la EPMTQP, en lo que respecta al cobro de multas, no se evidenció que las notificaciones se hayan enviado a las operadoras, conforme lo establecido en el anexo 9, pese a que en el cuadro de multas e infracciones consta que las notificaciones fueron realizadas por correo electrónico; y, en determinadas liquidaciones no se adjuntó los informes de fiscalización que respalde y sustente el cálculo de las multas impuestas a las operadoras de transporte.

2020-10-15 / 10:00

De la revisión realizada entre la información de los expedientes de pago del Corredor Central Norte, con las liquidaciones de ingresos y gastos de los años 2014, 2015, 2016, y 2017, se determinó que, para el cálculo de multas, así como de reincidencia, la EPMT PQ tomó en consideración el número total de infracciones de forma global a las operadoras de transporte, sin tomar en cuenta que el Anexo 9 estableció que la forma de cálculo, se realizará por cada unidad de transporte, dependiendo del tipo de infracción, gravedad de la falta y la reincidencia dentro del mismo mes y la aplicación de los literales (n), (o), (p) de la estipulación 9 de la Cláusula Penal del Acuerdo de Gestión Transitoria, dejando de cobrar multas y reincidencias, por 25 950,00 USD, como se detalla a continuación: (Anexo 5)

Período	Valor USD
2014	5 000,00
2015	600,00
2016	19 800,00
2017	550,00
Total	25 950,00

Los Especialistas y el Analista de Operaciones – Encargados de la operación del Corredor Central Norte, actuantes durante el periodo analizado, no determinaron el cálculo de multas y reincidencias conforme al anexo 9 del contrato de operación y los literales (n), (o), (p) del numeral 9 de la Cláusula Penal del Acuerdo de Gestión Transitoria; los Gerentes Técnicos y de Operaciones, no controlaron el cumplimiento de las cláusulas contractuales de los instrumentos antes citados; y, los Especialistas de Supervisión, de Supervisión y Control, actuantes en el periodo de examen y el Coordinador de Fiscalización, en el periodo del 21 de enero y el 31 de diciembre de 2016, no realizaron supervisiones permanentes ni validaron los informes de fiscalización durante los periodos 2014, 2015, 2016 y 2017, lo que ocasionó que no se haya descontado 25 950,00 USD, por concepto de multas y reincidencias a las operadoras del CCN, por lo que, incumplieron:

La Cláusula Décima Cuarta.- Multas del contrato en mención:

"...Las infracciones relacionadas con: la inadecuada prestación por parte de los OPERADORES (horarios, frecuencias, rutas, calidad de servicio, etcétera, (Anexo número Cinco), el régimen de mantenimientos (Anexo número Diez),

Consejo de

especificaciones mínimas de los buses suministrados por LOS OPERADORES y demás aspectos relacionados con el servicio de transporte de pasajeros dentro del Corredor Central Norte, serán sancionados de conformidad con el régimen de penalidades establecido en el Anexo número nueve (N° 9), sin perjuicio de las sanciones que LOS OPERADORES impongan a sus miembros de conformidad con sus normas internas...".

La cláusula Décima Quinta.- Auditorías del contrato:

"...Son facultades privativas de la Municipalidad, que podrá ejercerlas directamente o a través de terceros, las siguientes: i) Medir el Nivel de atención al usuario por parte de los Operadores, ii) Verificar el mantenimiento y conservación de los bienes de propiedad de la Municipalidad al servicio del Corredor, iii) Verificar que los vehículos de los Operadores permanezcan en condiciones técnicas idóneas para la prestación del servicio y disponer su reemplazo en caso contrario, iv) Vigilar el cumplimiento de los horarios, frecuencias, velocidad y demás aspectos inherentes a la operación de las unidades, vi) Verificar el cumplimiento de las demás obligaciones asumidas por este contrato por los Operadores (...)"

El Anexo 9 - Régimen de Penalidades:

"...En este anexo al contrato se determina las prevenciones para la aplicación de sanciones al operador en caso de presentar violaciones a las condiciones, obligaciones y requerimientos estipulados en el contrato y sus anexos técnicos y en caso de no cumplir con la presentación de los servicios dentro de los parámetros especificados en el anexo técnico 1 (...)"

El numeral 8.1 de la Cláusula Fiscalización, del Acuerdo de Gestión Transitoria, suscrito el 28 de marzo de 2013:

"...Es derecho y obligación del Gestor y/o el Distrito Metropolitano de Quito fiscalizar y evaluar el cumplimiento del presente Acuerdo, lo que las Operadoras aceptan y consienten expresamente. - En el derecho para fiscalizar y evaluar el cumplimiento de este acuerdo, el Gestor y/o el Distrito Metropolitano de Quito estarán facultados a i) Acceder en cualquier momento a las instalaciones físicas, vehículos y a los documentos e información que soportan la operación. - ii) Requerir se le presente en un plazo, definido razonablemente en días calendario, la información o documentación que estime necesario para el ejercicio de sus derechos de fiscalización y evaluación del Acuerdo. La Operadora estará obligada a entrega información y/o documentación completa en el lugar y fecha señalados por el Gestor. - iii) Realizar las pruebas que considere necesarias para verificar que los vehículos cumplan con las características técnicas y funcionales necesarias para el cumplimiento del acuerdo. - iv) Verificar el cumplimiento por parte de la operadora del Plan Operacional, a través de cualquier medida que estime adecuada el Gestor. - v) En general que la operadora cumpla con sus obligaciones previstas en el Régimen Jurídico Aplicable y este Acuerdo, mediante cualquier medida que

Comité de Vigilancia

estime adecuada el Gestor y/o la autoridad competente del el Distrito Metropolitano de Quito (...)".

El literal (i) del numeral 9 de la Cláusula Penal, del Acuerdo de Gestión Transitoria, suscrito el 28 de marzo de 2013:

"...La Operadora podrá, en el plazo de cinco (5) días contados desde la fecha de notificación, oponerse a la aplicación de una pena o multa contractual específica, justificando documentadamente su impugnación, de modo que la prueba aportada pueda enervar los efectos de los informes de fiscalización o más datos o documentos obtenidos en la aplicación de los mecanismos de fiscalización previstos en este Acuerdo (...)".

Con oficios 206, 213, 215, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 225, 230, 233, 239, 242, 244, 246, 247, 249, 251, 253, 254 y 268-0014-DNA5-2020-I de 8 de diciembre de 2020, se comunicaron resultados provisionales a los servidores relacionados.

El Especialista de Operaciones - Encargado del Corredor Central Norte, en comunicación de 17 de diciembre de 2020, señaló:

"...las multas que se imponen al Corredor Central Norte (Administración Central) por alguna infracción cometida, se las ejecuta con el principal objetivo de cuidar la seguridad del usuario y precautelar el nivel del servicio del corredor en general. En el Anexo N°9. "CUADRO DE INFRACCIONES Y SANCIONES" se indica "Se considerará el número total de infracciones por cada vehículo", es así que se contabiliza el número total de infracciones de acuerdo al ítem que corresponda, por cada vehículo que el operador dispone para que el Gestor (EPMTPQ) pueda prestar el servicio de transporte, y, de acuerdo al total de infracciones cometidas, se establece la categoría y el valor en un periodo mensual. Por ninguna razón se establece que el mismo bus debe cometer un número de infracciones para que sea sancionado en reincidencias, pues la flota del Corredor en la troncal es una sola y la recurrencia en infracciones las comete el Operador de Transporte que también es uno solo, entiéndase Fideicomiso de Administración del Corredor Central Norte (...)".

Lo manifestado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, puesto que, no adjuntó documentos que permitan evidenciar, las gestiones realizadas como encargado de la operación del corredor central norte, respecto de la determinación y aplicación de multas por los incumplimientos de las operadoras del Corredor Central Norte.

El Especialista de Supervisión y Control, con oficio IESS-HG-SF-DF-2020-0016-O de 18 de diciembre de 2020, indicó:

atento y de

"...La fiscalización del corredor central norte era potestad de la Secretaría de Movilidad, los fiscalizadores solo organizaban esporádicamente fiscalización en dicho corredor, principalmente en los articulados.- Todos los documentos que salían del personal de fiscalización eran revisados conjuntamente con el administrador, siendo su obligación recopilar la información de todas las áreas y generaba las planillas con los descuentos respectivos, y, generar los requerimientos de pago (...)"

Lo indicado por el servidor, no modifica el comentario de auditoría, ya que, adjuntó documentos que sustenten que efectivamente validó los informes de las fiscalizaciones realizadas en el Corredor Central Norte.

La Especialista de Supervisión, en comunicación de 21 de diciembre de 2020, señaló:

"...De acuerdo al Anexo No. 4 del Oficio No. 0246-0014-DNA5-2020-I de 8 de diciembre de 2020, las observaciones señaladas no corresponden a mi periodo de gestión (01 de enero al 14 de agosto de 2014) (...)"

Lo señalado por la servidora, no aporta al comentario de auditoría, por tanto, no modifica el mismo.

La Especialista de Operaciones – Encargada de la operación del Corredor Central Norte, en comunicación de 22 de diciembre de 2020, manifestó:

"...De igual manera en el Cuadro de infracciones y sanciones del Anexo 9 indica "Se considera el número total de infracciones por cada vehículo".- Por lo tanto, la aplicación de reincidencias se realizó continuando el mismo criterio de aplicación realizado por la Secretaría de Movilidad (ex EMSAT) desde el inicio del Contrato de Operación del Corredor Central Norte en el año 2005, es decir, se ejecutó reincidencia basado en el número total de vehículos que incumplieron cada infracción, más no por el número operacional asignado a cada articulado ni por Operadora infractora... - En el mismo cuadro "REINCIDENCIAS NO COBRADAS" se exponen valores supuestamente no cobrados por reincidencias, sin embargo, en dicho cuadro no constan los valores que se cobró por reincidencias en los siguientes periodos y que constan en las mismas planillas donde se detallan las multas aplicadas... - En lo que respecta a los valores detallados en las columnas denominadas "Diferencia no cobrada USD" y "Cálculo Contraloría USD", existen valores que no corresponden a lo que indica el Anexo 9 del Contrato de Operación del Corredor Central Norte (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, la servidora no consideró el cálculo de multas y sus reincidencias de conformidad a lo estipulado en el Anexo 9 del Contrato de Operación y los literales (n), (o), (p) del numeral 9 de la Cláusula Penal del Acuerdo de Gestión Transitoria.

anexo 9

Los Gerentes Generales de las Cooperativas de Transportes Calderón, Carcelén Tarqui C.A. – CATAR, Colectivos de transportes urbanos "Pichincha" C.A. y Transhemisféricos, con oficios CTC-003-2021-OF, 002-TCT-2021, 0001-C.T.U.P.-2021 y TGWM-0039-2021, de 6, 13 y 14 de enero de 2021, en similares términos, manifestaron:

"...estos contratos contemplan, un procedimiento para la aplicación de las penas, multas, sanciones o infracciones, que asegura el debido proceso, el derecho a la defensa y a la seguridad jurídica de las partes.- ...una reliquidación de las multas... durante el período 2014 al 2018... es inconstitucional, atenta contra la seguridad jurídica y el derecho a la defensa de mi representada como operadora del Corredor Central Norte... - En lo que respecta a las multas o sanciones de los años 2019 y las del año 2020 con corte a junio de 2020, estas por las mismas razones señaladas en el punto anterior, no pueden ser aplicadas, pues, se estaría atentando contra la seguridad jurídica y el derecho a la defensa de mi representada; en razón que estas tampoco fueron notificadas a la operadora de transporte, ni se permitió el derecho a que se las pueda impugnar, conforme lo establece el procedimiento del Anexo No. 5 que forma parte del Contrato de Operación vigente.- En conclusión, estas multas y liquidaciones de multas que los auditores están determinando, no pueden a la fecha ser aplicadas... porque violan las propias cláusulas contractuales de los contratos de operación, el derecho a la defensa, a la seguridad jurídica, y son inconstitucionales; además, en la práctica sino fueron notificadas, no existieron y no son válidas (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, por cuanto, los servidores encargados de la Administración, Supervisión y Fiscalización del CCN, no determinaron el cálculo de multas y reincidencias, durante el período de examen, de conformidad al Anexo 9 del Contrato de Operación, los literales n, o y p del numeral 9 de la Cláusula Penal del Acuerdo de Gestión Transitoria y el Anexo 5 del Contrato de Operación suscrito el 30 de enero de 2019.

Conclusión

Los Especialistas y el Analista de Operaciones – Encargados de la operación del Corredor Central Norte, no determinaron el cálculo de multas y reincidencias conforme al anexo 9 del contrato de operación y los literales (n), (o), (p) del numeral 9 de la Cláusula Penal del Acuerdo de Gestión Transitoria; los Gerentes Técnicos y de Operaciones, no controlaron el cumplimiento de las cláusulas contractuales de los instrumentos antes citados; y, los Especialistas de Supervisión, de Supervisión y Control y el Coordinador de Fiscalización, no realizaron supervisiones permanentes ni validaron los informes de fiscalización durante los períodos 2014, 2015, 2016 y 2017,

concordado y firmado

lo que ocasionó que no se haya descontado 25 950,00 USD, por concepto de multas y reincidencias a las operadoras del Corredor Central Norte.

Recomendación

Al Gerente General

9. Dispondrá y supervisará que, el Gerente de Operaciones conjuntamente con los Especialistas de Operaciones, quienes fueron los encargados de la operación del Corredor Central Norte en los periodos 2014, 2015, 2016 y 2017, revisen los cálculos de las multas por reincidencia de los periodos en mención; y, recalculen las mismas en aplicación al Anexo 9, a fin de determinar los valores por cobrar a las operadoras de transporte; y, verificará que, el Gerente Jurídico inicie las acciones pertinentes para la recuperación de dichos valores.

Operaciones del Corredor Central Norte, registrados como parte de la contabilidad de la EPMT PQ

El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito mediante Resolución A0003 de 22 de febrero de 2013, resolvió disponer a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, adopte las medidas necesarias, de acuerdo con la Ley, a fin de garantizar la operación de los buses articulados que operaban en el Corredor Central Norte y la gestión administrativa y de recaudo de los valores que se generen en las paradas, estaciones y terminales de éste.

En cumplimiento a la mencionada Resolución, la EPMT PQ administró el Corredor Central Norte durante el periodo del 1 de enero de 2014 al 31 de mayo de 2017, para lo cual llevó el registro de los valores de ingresos por recaudaciones, así como de los gastos generados para la operación del corredor.

De la revisión realizada a los comprobantes de liquidación mensuales, se determinó que la EPMT PQ registró contablemente como ingresos propios de la entidad, los correspondientes a las recaudaciones del Corredor, valor del cuál descontó los gastos por:

- Personal del corredor
- Personal de apoyo

[Firma manuscrita]

- Transporte de personal
- Materiales (impresión de boletos)
- Uso de vehículos
- Seguridad
- Limpieza
- IVA de boletos, combustible, obra civil, limpieza y seguridad
- 5 por mil de los ingresos
- Seguros
- Servicios Básicos

Una vez obtenido dicho subtotal, descontaban los valores retenidos por una unidad de transporte perteneciente a la Operadora Tesur, que desde el inicio del Acuerdo de Gestión no prestó los servicios; y, solicitaban al Consorcio emita la respectiva factura de la diferencia, para continuar con el descuento de multas y retenciones del caso.

La empresa integró los valores de los gastos del Corredor, como seguridad y limpieza, dentro de los contratos de gastos propios de la entidad, en los cuales no se estableció exactamente como se calcularía el valor del corredor y el de la empresa. Así también, el valor del bus que no prestó el servicio, no se registró en una cuenta contable específica para este rubro, el desglose del valor únicamente constaba en las liquidaciones físicas mensuales, por lo que, no se pudo determinar contablemente a cuánto ascendió el total de los valores retenidos.

A partir de junio de 2017, la responsabilidad de recaudación y asunción de gastos operativos los asumió el consorcio del CCN, quien depositaba los valores recaudados en una cuenta de la EPMT PQ, a fin de que, de esos fondos se descuenta los valores por alquiler de unidades y multas.

Cabe indicar que, los rubros descontados por concepto de multas, fueron cargados a una cuenta por pagar a nombre de la EPMMOP; valores que se mantienen acumulados desde el inicio del Acuerdo de Gestión Transitoria, ya que no se registró ningún cruce con los gastos que efectuó la empresa para la adecuación de las paradas del Corredor. A pesar de que, los valores retenidos se mantienen en cuentas contables bajo el control y registro de la empresa, no existe fundamento que sustente por que la cuenta por pagar fue creada a nombre de la EPMMOP, entidad que no participó en nada de lo que respecta la operación del Corredor Central Norte.

Los Contadores Generales, actuantes durante el periodo de examen, al no clasificar y registrar de manera apropiada las operaciones referentes al Corredor Central Norte; y, los Gerentes Administrativos Financieros y Coordinadores Financieros, actuantes durante el periodo de análisis, al no dar directrices ni supervisar a los servidores del área financiera, a fin de que efectúen registros contables adecuados, dieron lugar a que, no exista una cuenta contable específica creada para el registro de los valores descontados por la unidad articulada que no prestó el servicio; y, que los rubros retenidos por multas, se mantengan acumulados en una cuenta por pagar a nombre de la EPMMOP, por lo que, inobservaron las Normas de Control Interno 405-01 Aplicación de los principios y Normas Técnicas de Contabilidad Gubernamental y 405-05 Oportunidad en el registro de los hechos económicos y presentación de información financiera.

Con oficios 208, 209, 210, 211, 212, 214, 224, 227, 228, 237, 240, 241, 250, 252, 255, 256, 257, 258 y 259-0014-DNA5-2020-I de 8 de diciembre de 2020, se comunicaron resultados provisionales a los servidores relacionados.

El Contador General, en comunicación de 18 de diciembre de 2020, indicó:

"... Al principio el Acuerdo disponía que todos los ingresos generados por dicho corredor se registrarían como parte de los ingresos de la EMPTPQ (sic); y del mismo modo los gastos relacionados con la prestación de este servicio también serían registrados como gastos de la empresa. Con la primera adenda al Acuerdo se cambia la modalidad de administración del corredor, pasando desde el mes de junio del 2017 la responsabilidad de recaudación, y asunción de gastos operativos al consorcio que administraba el CCN, quedando como única responsabilidad del consorcio el depósito de los valores recaudados en una cuenta de la EPMTTPQ y pago de alquiler de unidades y multas (si los hubiere).- Es importante señalar que, por un lado el Acuerdo indicaba que los gastos... debían ser asumidos por la EPMTTPQ y ser descontados de los ingresos del CCN... los servicios de seguridad, limpieza, transporte de personal, materiales (impresión de boletos), servicios básicos, se contratan por "punto", es decir, que en los términos de referencia y los informes de necesidad se determinaban cuantos puntos de limpieza o seguridad se requerían para cada corredor, talleres y áreas administrativas, los recorridos de transporte de personal, al igual que la cantidad estimada requerida de boletos en cada corredor; así como también la determinación exacta de los números suministros de servicios básicos en cada corredor, talleres y áreas administrativas, y por supuesto la asignación de personal específico para cada uno de los corredores. Por lo que cada tipo de gasto estaba plenamente identificado, y mensualmente se recibía de parte de operaciones un informe detallado de los gastos que debían ser cargados al CCN (...)"

[Firma]

El Coordinador Financiero, en comunicación de 18 de diciembre de 2020, señaló:

"...en el período que ejercí funciones de Coordinador Financiero, ya no estaba vigente la modalidad inicial de este Acuerdo y por lo tanto los comentarios que se refieren en esta sección... no aplican para mi período de gestión, ya que en ese tiempo los ingresos y gastos de dicho corredor eran responsabilidad del operador.- ... la EPMT PQ tiene como política contable, no solo para este corredor, registrar los ingresos y gastos por corredores, haciéndolo en auxiliares contables separados para cada uno de ellos.- Por otro lado la modalidad de administración en cada uno de los corredores, y sus cambios en cada período de gestión, los procesos y procedimientos derivados de dichas modalidades de gestión y por lo tanto la dinámica contable aplicable en su momento, siempre estuvieron claramente definidos, y fueron aplicados de manera adecuada en su momento por el área contable. Esta manera de realizar los registros contables de la empresa permite determinar los excedentes o déficits en la operación de cada uno de los corredores que administra directa o indirectamente la EPMT PQ, información que ha sido utilizada y ha servido de sustento para diferentes análisis que la empresa realiza (...)"

Lo indicado por los servidores, no modifica el comentario de auditoría, debido a que, el Acuerdo de Gestión Transitoria establecía como parte de los derechos y obligaciones de la EPMT PQ, como gestora, la administración integral, incluida la gerencia operativa del Corredor Central Norte; más no disponía que todos los ingresos y gastos generados en el mismo se registrarían como parte de los ingresos y gastos de la empresa.

El Coordinador Financiero, en comunicación de 30 de diciembre de 2020, indicó:

"...Mediante Memorando GAF-2013-161, de 13 de marzo de 2020 (sic), la Gerencia Administrativa Financiera, presenta el PLAN DE GESTIÓN Y CONTINGENCIA TEMPORAL DEL CORREDOR CENTRAL NORTE- FASE DE CONTINGENCIA TEMPORAL, (Anexo 5) en el cual, se detallan varios aspectos Contables... - para cumplir con esta disposición se creará un Auxiliar para identificar al Corredor Central Norte tipo PQ No. 007 y se aplicarán las cuentas de ingreso 624030701 tarifa normal y 624030702 tarifa reducida.- En cuanto a las compras y gastos que se incurra para este corredor utilizaremos también la especificación de este auxiliar. De manera que podamos tener claramente especificados los Movimientos de este corredor. - Como se puede observar en el registro contable Nro. 67 de 23 de mayo de 2014 (Anexo 6), si se creó el auxiliar 007 con el nombre Corredor Central Norte para ingresos y gastos, los cuales se aplicaron a partir del año 2013 en adelante y dentro del periodo que me encontraba como Gerente Administrativo Financiero y Contador General, se realizaron los registros en dicho auxiliar (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, debido a que, en los registros contables no se evidenció la existencia de auxiliares, por lo que no se pudo determinar la utilidad o pérdida de las actividades del CCN.

Posterior a la conferencia final de comunicación de resultados, el Contador General, en comunicación de 18 de enero de 2021, señaló:

"...Al respecto debo manifestar que, a partir del mes de agosto del 2016, fecha en la cual ingresé a laborar en la EPMPQ como Contador General, las disposiciones que recibí fueron que se realizara los registros contables de la misma manera que desde el año 2013 hasta julio 2016, de esta manera se lo realizó hasta mayo del 2017, fecha en la que de acuerdo al nuevo convenio se modificó la manera de contabilización, registrándolo de acuerdo al convenio como FONDOS DE TERCEROS, para luego desembolsar el dinero que era recaudado por concepto de servicio de transporte del Corredor Central Norte.- ...durante el periodo de agosto del 2016 a mayo del 2017, si se podía obtener la utilidad o pérdida del Corredor Central Norte, ya que todos los ingresos y gastos si se registraron por auxiliar, de tal manera que se podía determinar si la operación del Corredor Central Norte generaba utilidad o pérdida, para demostrar lo manifestado anteriormente adjunto registros contables de ingresos de la recaudación de Central Norte, registros contables de gastos de Central Norte, así como el Estado de Resultados del año 2016 y del año 2017.- Mediante Memorando GAF-2013-161, de 13 de marzo de 2013, la Gerencia Administrativa Financiera, presenta el PLAN DE GESTIÓN Y CONTINGENCIA TEMPORAL DEL CORREDOR ENTRAL NORTE- FASE DE CONTINGENCIA TEMPORAL, misma en la que se detallan varios aspectos Contables, para cumplir con esta disposición e indica que se creará un Auxiliar para identificar al Corredor Central Norte tipo PQ No. 007 y se aplicarán las cuentas de ingreso 624030701 tarifa normal y 624030702 tarifa reducida. En cuanto a las compras y gastos que se incurra para este corredor utilizaremos también la especificación de este auxiliar. De manera que podamos tener claramente especificados los movimientos de este corredor.- ...durante el periodo de agosto del 2016 a mayo del 2017, tanto los ingresos y egresos si se registraban por auxiliar, como se observa en el Estado de Resultados de la EPMPQ con corte al 31 de diciembre del 2016 y 2017 (...)"

La Coordinadora Financiera, en comunicación de 18 de enero de 2021, manifestó que de las competencias como Coordinadora no constan actividades relacionadas con la verificación de los cálculos, lo cual no aporta al comentario de auditoría.

El Coordinador Financiero, en comunicación de 18 de enero de 2021, señaló:

"...en el periodo que ejercí funciones de Coordinador Financiero... los ingresos y gastos de dicho corredor eran responsabilidad del operador.- ... cada tipo de gasto estaba plenamente identificado, y mensualmente se recibía de parte del área operativa la información detallada de los gastos que debían ser cargados al CCN, la que era descontada de la recaudación.- Por otro lado, la modalidad de

[Firma manuscrita]

administración en cada uno de los corredores, y sus cambios en cada período de gestión, los procesos y procedimientos derivados de dichas modalidades de gestión y por lo tanto la dinámica contable aplicable en su momento, siempre estuvieron claramente definidos, y fueron aplicados de manera adecuada en su momento por el área financiera, tal como se demuestra para el caso particular del CCN con el Memorando GAF-2013-161, de 13 de marzo de 2013 (...).

La Contadora y la Coordinadora Financiera, en comunicaciones de 18 de enero de 2021, en términos similares, manifestaron:

"...El Plan de Cuentas, el Balance de Comprobación y comprobantes contables que se adjuntan al presente, evidencian que... la Empresa... si realizó el registro de los valores de ingresos por recaudaciones, así como de los gastos generados para la operación del Corredor Central Norte, en cuentas contables debidamente identificadas con códigos y nombres específicos para dicho Corredor... -Todos los ingresos y los gastos del Corredor Central Norte, fueron registrados contablemente en estas cuentas, movimientos que se ven reflejados en el "Balance de Comprobación" de la Empresa... por el periodo del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016... - ... las operaciones referentes a los ingresos y gastos del Corredor Central Norte, si fueron clasificadas de manera apropiada, que se mantuvo registros contables adecuados, reales y confiables (...)."

La Coordinadora Financiera, en comunicación de 18 de enero de 2021, indicó:

"...me permito adjuntar los estados de resultados de los años 2016 y 2017, es donde se puede comprobar que el CCN mantenía cuentas en auxiliares específicos para dicho corredor, que permitía identificar y controlar dichos recursos de manera independiente a los ingresos del resto de corredores.- A manera de ejemplo y para sustentar esta afirmación me permito adjuntar los mayores contables de las cuentas auxiliares del CCN referentes a los gastos de seguridad y limpieza que han sido referidos en su informe borrador (...)."

La Coordinadora Financiera en comunicación de 18 de enero de 2021, manifestó:

"...El 26 de febrero de 2013, mediante oficio No. EPMT PQ-GG-2013-321, la Gerencia General de la EPMT PQ solicita criterio jurídico a la Procuraduría Metropolitana con respecto a la transferencia de los valores recaudados con ocasión de la Resolución A-0003 de 22 de febrero de 2013.- Con oficio No. 0000120 la Procuraduría Metropolitana emite su criterio en los siguientes términos.- i. "En vista de que la operación del Corredor Central Norte por parte del Distrito Metropolitano de Quito tiene fundamento en actos de autoridad pública competente, entre ellos una disposición judicial, aquella trasciende de las disposiciones contractuales del contrato de operación suscrito en el año 2005; en consecuencia, la provisión del servicio público, en tanto se mantenga la medida urgente, está sujeta al régimen general de actuación de la Empresa y no a las provisiones del referido contrato.- ii. Los valores recaudados por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en esta gestión, ordenada por disposición Judicial, constituyen recursos públicos que, por lo tanto, deben

regirse por la normativa vigente que aplica la Empresa respecto de esta clase de recursos; debiendo reconocerse los valores que por el uso y operación de las unidades de transporte utilizadas por la empresa durante la vigencia de la medida urgente, deban cancelarse a los propietarios de las mismas o a quienes los representan.".- Dentro del Plan de Contingencia consta la disposición para el área de Contabilidad en los siguientes términos.- "CONTABILIDAD.- De acuerdo a la Resolución Administrativa EPMTQP-GG-2013-008 la Coordinación SIR-CCN procederá a depositar la recaudación del Corredor.- En la citada Resolución, en el Art. Cuarto indica: "Mantener un registro y control específico para todas las actividades que demande el cumplir con lo dispuesto en la Resolución de Alcaldía No.003 contable detallado los ingresos y egresos que se realicen a nombre del Corredor Central Norte.".- Para cumplir con esta disposición se creará un Auxiliar para identificar al Corredor Central Norte tipo PQ No. 007 y se aplicarán las cuentas de ingresos 624030701 Tarifa Normal y 624030702 Tarifa reducida.- En cuanto a las compras y gastos que se incurra para este corredor utilizaremos también la especificación de este auxiliar. De manera que podamos tener claramente especificados los movimientos de este Corredor.- Tanto los ingresos como los gastos se encuentran claramente definidos; así como el resultado del ejercicio económico por cada corredor, como puede apreciarse en el Resumen de Ingresos y Gastos por corredor que se encuentra dentro de los balances que se entregaba a la Gerencia Administrativa Financiera y que como muestra adjunto el del año 2014 (...)"

La Gerente Administrativa Financiera, en comunicación de 18 de enero de 2021, manifestó:

"...al asumir el encargo, tan poco tiempo no fue posible cambiar las políticas instauradas desde el 2013, es decir, las disposiciones ya estaban dadas en función de que (sic) realizara los registros contables de la misma manera que desde el años 2013 hasta julio 2016, de esta manera se lo realizó hasta mayo 2017, fecha en la que de acuerdo al nuevo convenio como FONDOS DE TERCEROS, para luego desembolsar el dinero que era recaudado por concepto de servicio de transporte del Corredor Central Norte....- En cuanto a las compras y gastos que se incurra para este corredor utilizaremos también la especificación de este auxiliar y de esta manera se pueda tener claramente especificados los movimientos de este corredor (...)"

El Coordinador Financiero, en comunicación de 18 de enero de 2021, indicó:

"...Como se puede observar en el Resumen de Ingresos y Gastos, del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014, suscrito por la... Contadora General... se puede evidenciar que, si se creó el auxiliar 007 con el nombre Corredor Central Norte para ingresos y gastos, los cuales se aplicaron a partir del año 2013 en adelante y dentro del periodo que me encontraba como Gerente Administrativo Financiero y Contador General, se realizaron los registros en dicho auxiliar.- Adicionalmente, se muestra el registro contable Nro. 00067 de 23 de mayo de 2014, como ejemplo, de que el auxiliar 007 Corredor Central Norte, está registrado en la Contabilidad de la EPMTQP (...)"

La Gerente Administrativa Financiera, con comunicación de 19 de enero de 2021, señaló:

"...Las formalidades contables que se habían efectuado en ejercicios anteriores se mantuvo hasta el mes de mayo de 2017, toda vez que, al existir un nuevo convenio, obviamente se modificó la contabilización como Fondos de Terceros, para posteriormente proceder al desembolso de los recursos recaudados en concepto de servicio de transporte correspondiente al Corredor Central Norte. Cabe indicar que, de agosto del 2016 a mayo del 2017, si fue pertinente demostrar la utilidad o pérdida del Corredor Central Norte, ya que tanto los ingresos y gastos se registraron por auxiliares, y fue factible determinar si dicho corredor representaba o generaba utilidad o pérdida.- ...al asumir como Fondos de Terceros, evidentemente se registraban tanto los ingresos como los egresos para su posterior consolidación y efectuar las retenciones o descuentos que documentadamente se proponían (...)"

No se modifica el comentario de auditoría, ya que, si bien existen registros contables en auxiliares, no se creó una cuenta contable para el registro de los valores descontados por la unidad que no prestó el servicio, ni tampoco realizaron gestiones para el cruce o cierre de los valores registrados en la cuenta por pagar a nombre de EPMMOP.

Conclusión

Los Contadores Generales, al no clasificar de manera apropiada las operaciones del Corredor Central Norte; y, los Gerentes Administrativos Financieros y Coordinadores Financieros, al no dar directrices ni supervisar a los servidores del área financiera, a fin de que efectúen registros contables adecuados, dieron lugar a que, no exista una cuenta contable específica creada para el registro de los valores descontados por la unidad articulada que no prestó el servicio; y, que los rubros retenidos por multas, se mantengan acumulados en una cuenta por pagar a nombre de la EPMMOP.

Recomendaciones

Al Gerente General

10. Analizará conjuntamente con el Gerente Administrativo Financiero, Coordinador Financiero y Gerente Jurídico, el destino de los valores retenidos por concepto de multas a las operadoras del CCN, que se encuentran registrados en la cuenta por pagar a la EPMMOP; y, dispondrá se tome las acciones pertinentes, a fin de que la cuenta sea cerrada.

[Firma manuscrita]

11. Dispondrá y verificará que, el Gerente Administrativo Financiero conjuntamente con el Coordinador Financiero, emitan directrices respecto de los registros contables y supervisen periódicamente su cumplimiento, con el objeto de que la situación financiera de la empresa refleje la realidad de las operaciones y faciliten el control posterior.



Mst. José Luis García Lastra

Director Provincial de Pichincha

