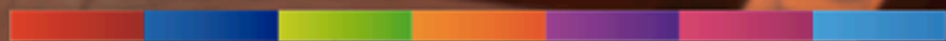


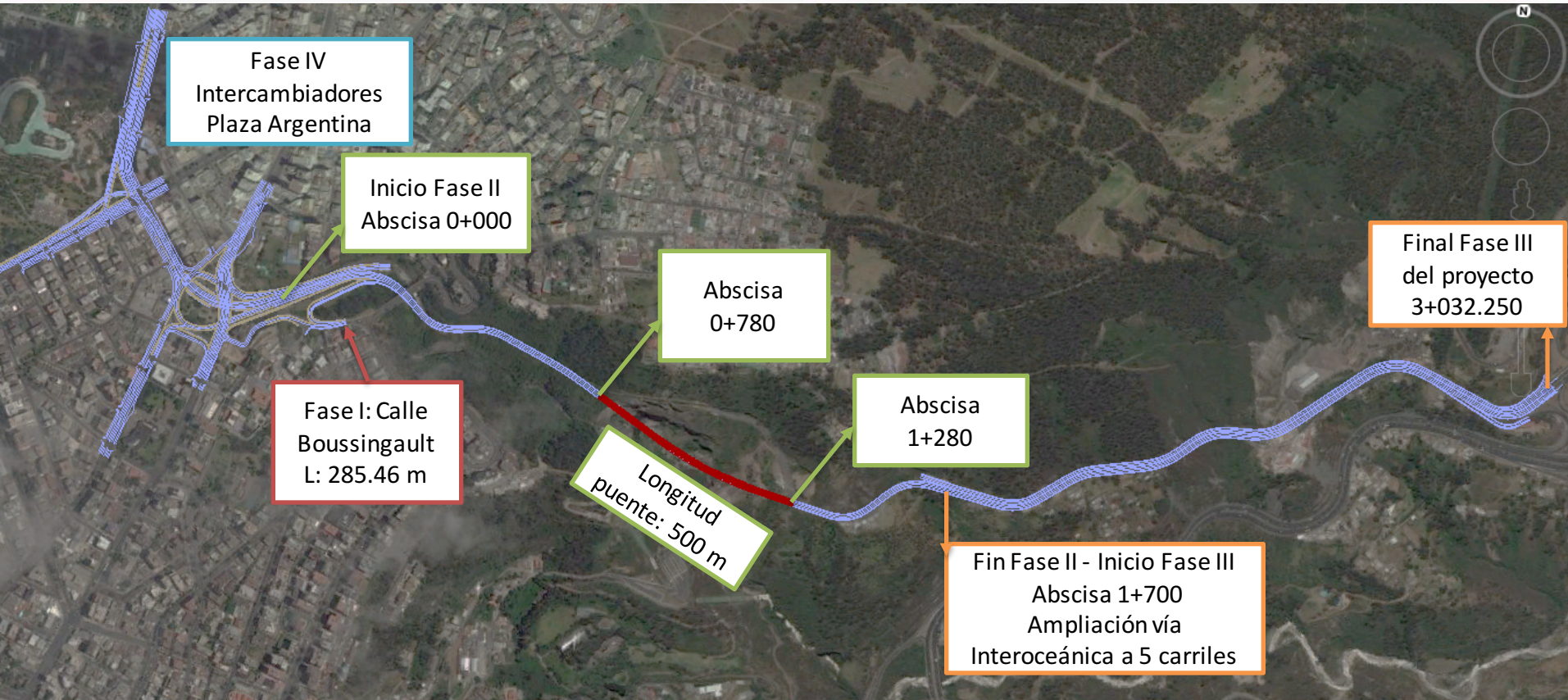
# QUITO



EPMMOP

**Acceso a Quito desde los Valles  
Orientales y Construcción de  
Puente Guayasamín**

# Implantación del Proyecto





# FASE I

## Prolongación de la Calle Boussingault

Este proyecto cuenta con los estudios completos de ingeniería de detalle, los cuales han sido aprobados en sus competencias por la EPMAPS, EEQ y estando en trámite la aprobación del trazado vial definitivo en el Concejo.

La prolongación de la Calle Boussingault tiene una longitud de 285 m., Que empata con el carril derecho de ingreso al puente Guayasamín.

En esta fase se ha realizado la construcción de un paso provisional desde la Calle Boussingault hasta empatar con el Túnel Guayasamín, con el objeto de atender las políticas de movilidad que se han implementado en el servicio del Túnel Guayasamín, contribuyendo en mayor grado en el descongestionamiento de la avenida seis de diciembre sentido sur-norte.

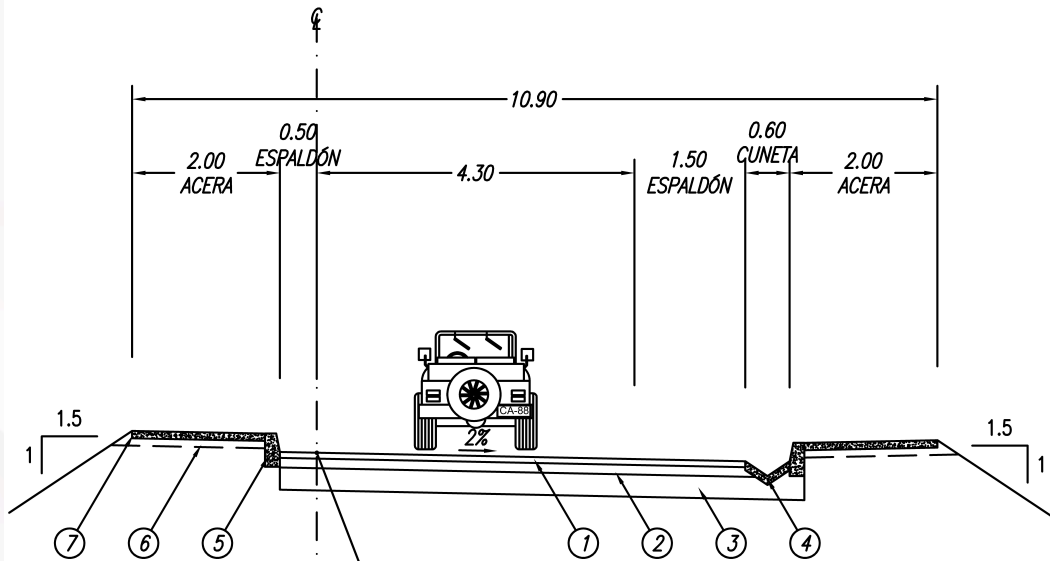




# Diseño Geométrico de la Vía

## SECCIÓN TÍPICA INTERCONEXIÓN

ESCALA 1:150



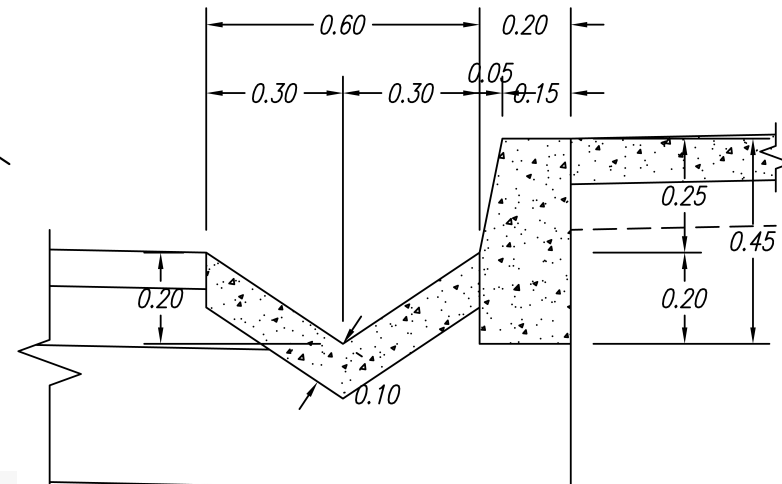
Nota:

1. Carpeta asfáltica ( $e=8\text{cm}$ )
2. Base asfáltica ( $e=13\text{cm}$ )
3. Sub base granular Clase 2 ( $e=30\text{cm}$ )
4. Cuneta lateral hormigón clase "B" ( $f'c=180\text{ kg/cm}^2$ )
5. Bordillo de hormigón clase "B" ( $f'c=180\text{ kg/cm}^2$ )
6. Sub base granular clase 2 ( $e=10\text{cm}$ )
7. Acera de hormigón clase "B" ( $f'c=180\text{ kg/cm}^2$ )

PUNTO DE APLICACIÓN  
DEL PROYECTO VERTICAL

## DETALLE CUNETA Y BORDILLO

ESCALA 1:20



- Normas de Diseño MOP-001-E vigentes.
- Velocidad máxima de operación es de 30 km/hora.







**MOVIMIENTO DE TIERRA, EXCAVACIÓN EN SUELO  
FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO**









PAVIMENTO, SUBBASE GRANULAR CLASE 2

FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO













PAVIMENTO, ASFALTO EMULSIONADO PARA RIEGO DE ADHERENCIA  
FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO





**PAVIMENTO, CAPA DE BASE DE HORMIGÓN ASFÁLTICO MEZCLADO EN PLANTA  
FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO**









**POZOS DE VISITA, ACERO DE REFUERZO EN BARRAS  
FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO**





POZOS DE VISITA, HORMIGÓN ESTRUCTURAL DE CEMENTO PORTLAND

FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO













**CUNETAS LATERALES, EXCAVACIÓN PARA CUNETAS  
FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO**





























SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL PARA SEGURIDAD VIAL EN PASO PROVISIONAL Y  
GUARDAVÍA DOBLE

FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO





SEÑALIZACION VERTICAL PARA SEGURIDAD VIAL EN PASO PROVISIONAL

FASE I – PROCESO CONSTRUCTIVO -AVANCE 73,8 %






## FASE II

- Construcción Puente
- Restitución del trazado de la antigua vía desde Plaza Argentina hasta el puente y desde el puente hasta la salida del túnel.





Para esta Fase se encuentran en proceso las reingenierías de diseño a detalle y se cuenta con el diseño definitivo del puente al 100%.

En cuanto a ejecución de obra, se ha avanzado con obras preliminares como apertura de caminos, movimientos de tierras, replanteo, muestreos, perforaciones (25), plataformas y la delimitación de accesos, campamentos provisionales, entre otros.



# DISEÑO

## Geomorfología

- La quebrada del Batán es un depresión estrecha, escarpada, con partes casi verticales a una altura entre 80~170m.
- Ancho del cauce entre 3~5m, sección longitudinal con una gran gradiente, lecho del río ondulante, contiene gran cantidad de guijarro y piedras erosionadas, de litología principalmente andesita y brecha, profundidad alrededor de 30cm, con corrientes moderadamente fuertes en distintas épocas del año.





# DISEÑO

## Hidrogeología

- Cambios importantes de nivel del río, proyectando con las marcas de agua, el nivel de agua puede subir 3 metros.
- La erosión del agua es principalmente inferior y lateral, fuera del sitio de puente hay partes rocosas que son de toba o brecha suave, la parte inferior del talud esta muy socavada, puede provocar derrumbes parciales.
- En el sitio del puente el talud es de roca andesita dura, no hay socavación importante.





# DISEÑO

## Hidrogeología

Agua subterránea de taludes del zona del proyecto son principalmente agua filtrada de fisuras, durante la inspección se puede ver agua subterránea filtrándose por diferentes superficies de contacto de roca, incluso llegan a formar flujos importantes, principalmente provienen de agua de lluvia y servidas.





# DISEÑO

## Ingeniería geológica

- El contenido principal de la parte superior de los taludes son toba y brecha volcánica, la parte inferior es andesita, a pie de talud son sedimentos y el lecho del río es aluvial.
- En términos de la litología, toba volcánica y brecha tienen un nivel de cementación baja, dureza desigual, resistencia a meteorización baja, andesita dureza alta, resistencia a meteorización alta.
- Evaluación in situ de la estabilidad de taludes, los taludes en la zona de puente están en buen estado, con buena estabilidad global, pero propenso derrumbes provocadas por meteorización y ablandamiento a causa del agua.



**Talud zona  
del puente**



# DISEÑO DE LA RUTA

Los principales factores considerados en el diseño de la ruta :

- **Evitar grandes excavaciones para no afectar la estructura del túnel, edificaciones y vías existentes que se encuentran sobre los taludes.**
- **La vía debe conectar con la vía existente en la salida del túnel, por ello no se puede bajar la sección longitudinal.**
- **La línea del puente Guayasamín se ve gobernada por la ubicación de las pilas P1 y P2, según las características de las condiciones de construcción, es clave el problema de la estabilidad de talud, es necesario evitar que las pilas principales estén colocadas en zonas escarpadas del talud, para asegurar su estabilidad.**



# DISEÑO DE LA RUTA

## Pila P1

- Pila P1 se encuentra al sureste de la descarga, una zona abierta con poca pendiente.
- En este sitio se puede evitar al máximo el efecto de la pila sobre el río.
- Se encuentra en una zona abierta con suficiente espacio para ejecución de la obra.





# DISEÑO DE LA RUTA

## Pila P2

- Pila P2 se encuentra en sección de giro del río.
- Se ocupará espacio del río, es necesario proteger el talud durante la etapa constructiva.





# DISEÑO DE LA RUTA

## Pilas P3 y P4

- Están en taludes relativamente moderados, tiene una capa vegetal gruesa, abundante vegetación, con estrato rocoso.



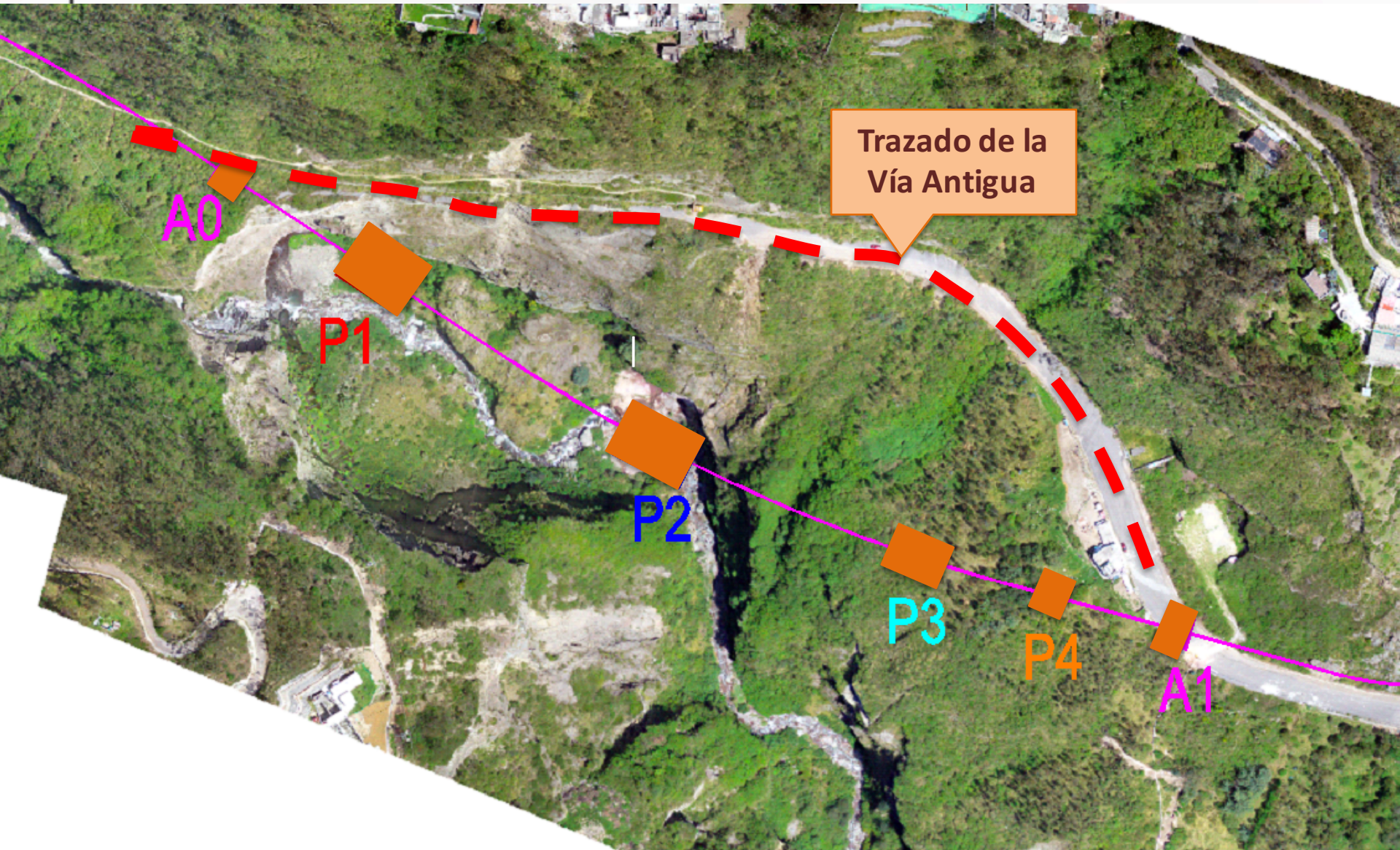


- La técnica específica a ser utilizada para fundir las pilas será el encofrado autotrepante, que permitirá a las pilas “subir” de 4 a 8 metros por semana.
- La pila « P2 » es la más alta del Puente Guayasamín y medirá 150 m. Si se considera un promedio de 6 metros por semana, el tiempo estimado de construcción de la pila sería 25 semanas equivalente a 6 meses.
- Con este sistema se puede construir en paralelo las pilas del Puente Guayasamín.



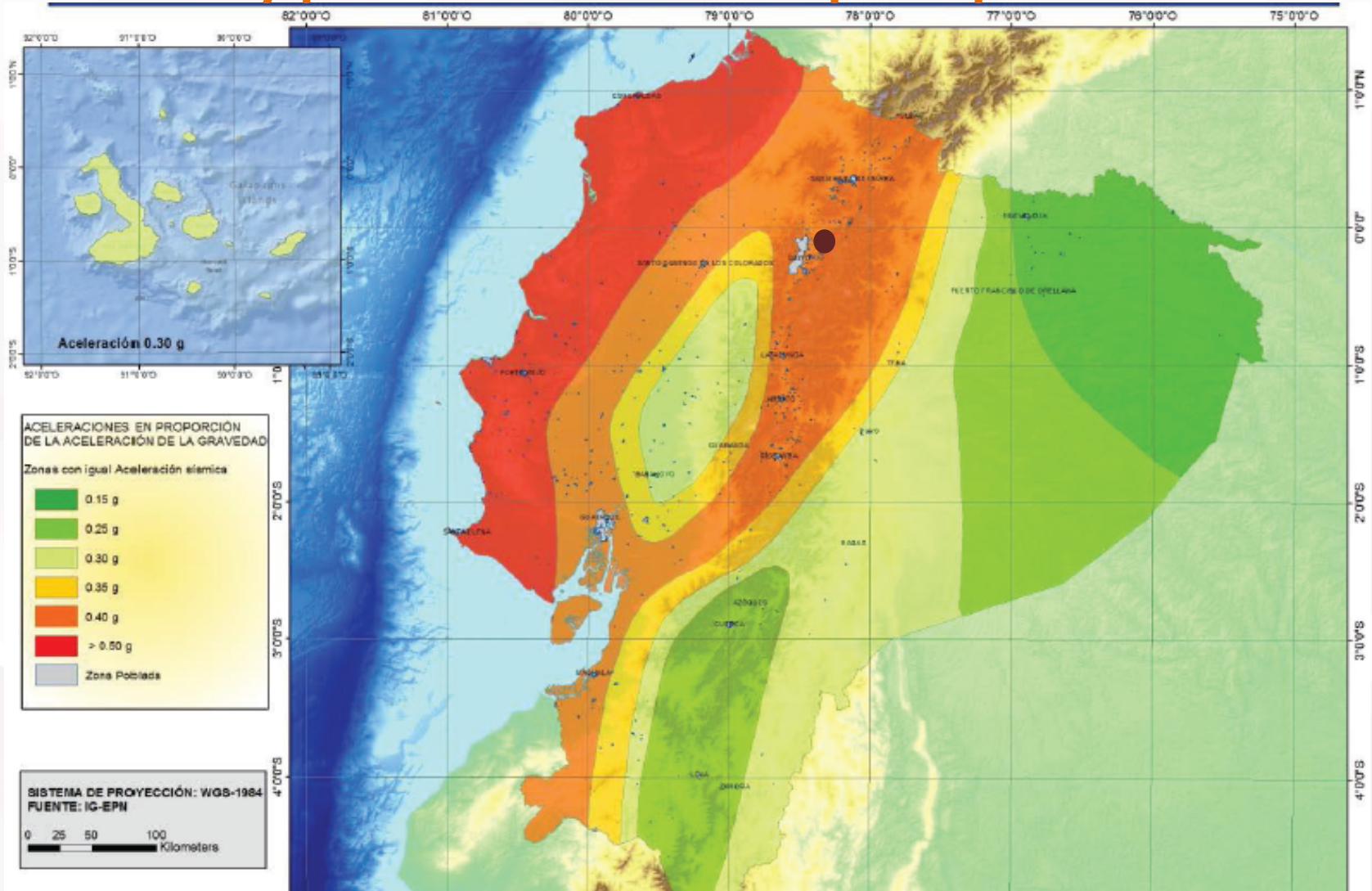


# DISEÑO DE LA RUTA





# Directrices y parámetros técnicos principales



## “SEISMIC HAZARD EARTHQUAKE RESISTANT DESIGN STANDARD”

El mapa de zonificación sísmica para diseño proviene del resultado del estudio de peligro sísmico para un 10% de excedencia en 50 años (periodo de retorno 475 años), que incluye una saturación a 0.50 g de los valores de aceleración sísmica en roca en el litoral ecuatoriano que caracteriza la zona VI.

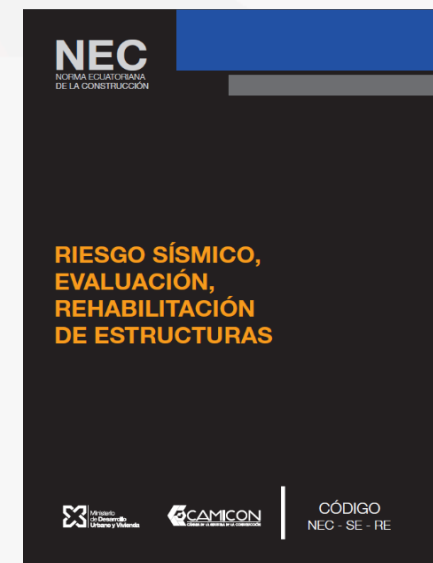
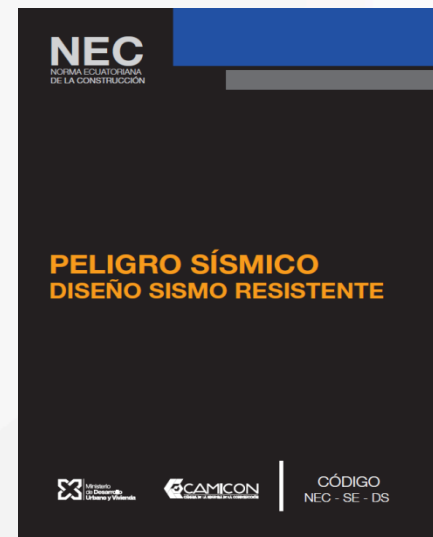


# DISEÑO DE LA RUTA

## Nivel de protección contra sismo

### Casos de protección contra sismo en zonas de alto riesgo sísmico de USA(AASHTO LRFD 2014)

Considerando que el presente proyecto es una de las rutas más importantes para la entrada y salida de Quito, también es el puente más grande de Quito, teniendo en cuenta su impacto social, el puente debe ser considerado Critical Bridge.



\*AASHTO LRFD 2014 Bridge Design Specifications 6 th Edition (US) (American Association of State Highway and transportation officials).



# Directrices y parámetros técnicos principales

## Nivel de protección contra sismo

Determinación de nivel de protección contra sismo.

Nivel de riesgo sísmico	Período de retorno	Eventos	PGA (g)	Criterios básicos de rendimiento
INGENIERIA Funcional Evaluation Earthquake(FEE)	475 años	Probabilidad de ocurrencia de 10% en 50 años	0,4	<ul style="list-style-type: none"><li>• No hay daños en los elementos estructurales primarios</li><li>• Daño mínimo a otros componentes</li><li>• Acceso completo al tráfico normal de inmediato</li></ul>
REINGENIERIA Safety Evaluation Earthquake(SEE)	2.500 años	Probabilidad de ocurrencia de 2% en 50 años	0,5~0,6	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sin colapso, daños reparables</li><li>• El acceso limitado para el tráfico de emergencia en 72 horas</li><li>• Servicio completo en mes(es)</li></ul>

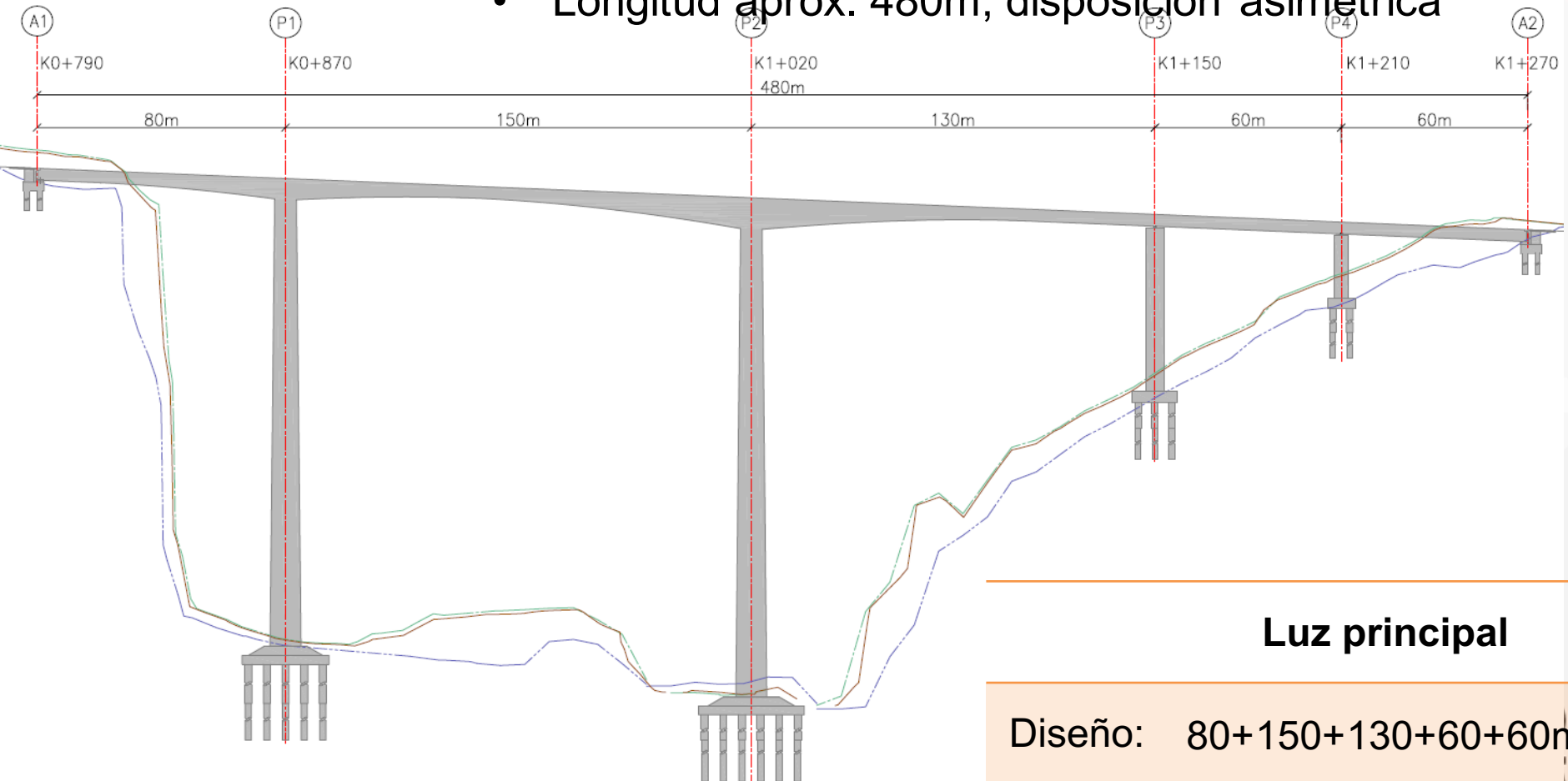
- Dos niveles de rendimiento sísmicos, comúnmente aceptadas por ATC-32. (Normativa Antisísmica de California) y NEC .
- En consonancia con los criterios de diseño de puentes de gran vano en todo el mundo. Ejemplos: Stonecutter Bridge en Hongkong / Centennial Bridge en Panamá.



# DISEÑO DEL PUENTE

- El puente Guayasamín une las abscisas 0+780 a la 1 + 280.
- Tipo de puente: Combinación de marco rígido continuo + viga continua.
- Longitud aprox. 480m, disposición asimétrica

## Luz del puente

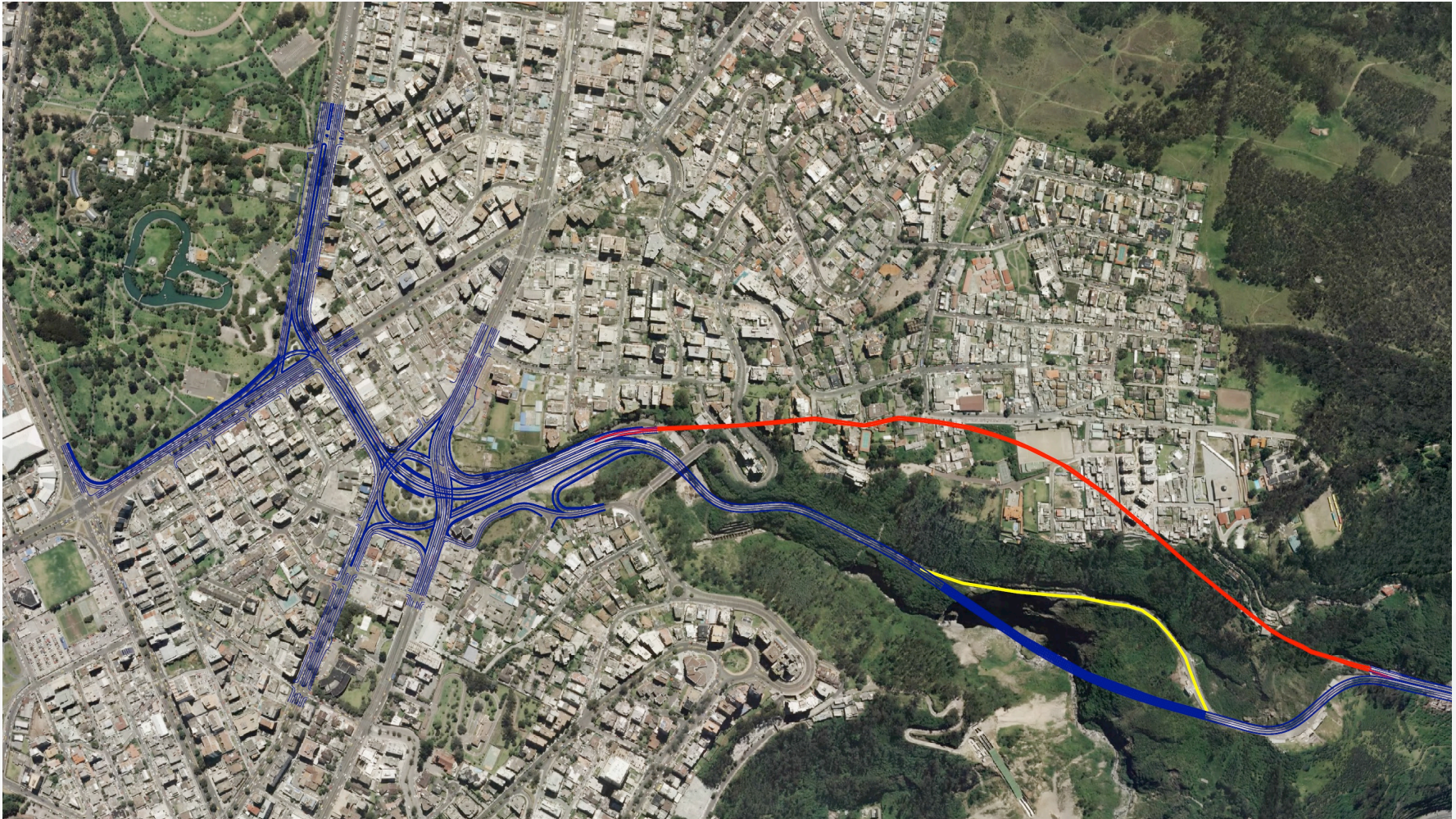


**Luz principal**

Diseño: 80+150+130+60+60m



# TRAZADO INTEGRAL FASES I,II y IV.





# DISEÑO DEL PUENTE

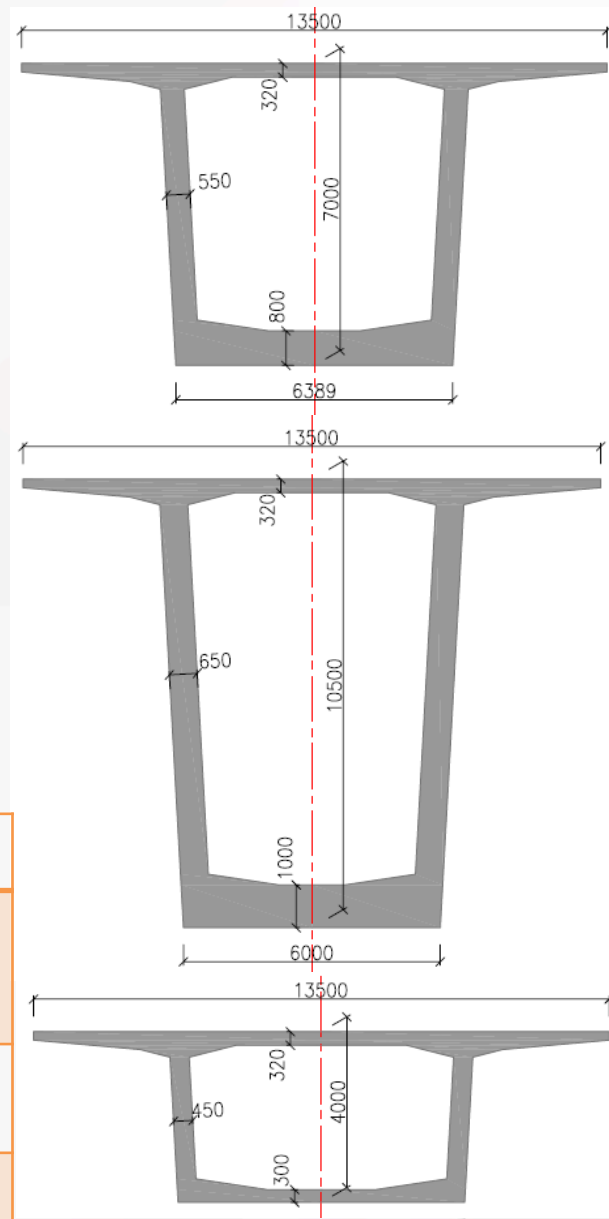


TRAZADO DEL  
TUNEL

# DISEÑO DEL PUENTE

## Viga principal

- **Sección:** Sección de una sola célula y celda, alma inclinada.
- **Altura viga:** Altura de la viga superior pila P1 7,0m, Altura de la viga superior pila P2 10,5m.
- **Para vano de 60m, altura de viga 4,0m.**
- **Sistema de postensado:** Sistema de postensado longitudinal.

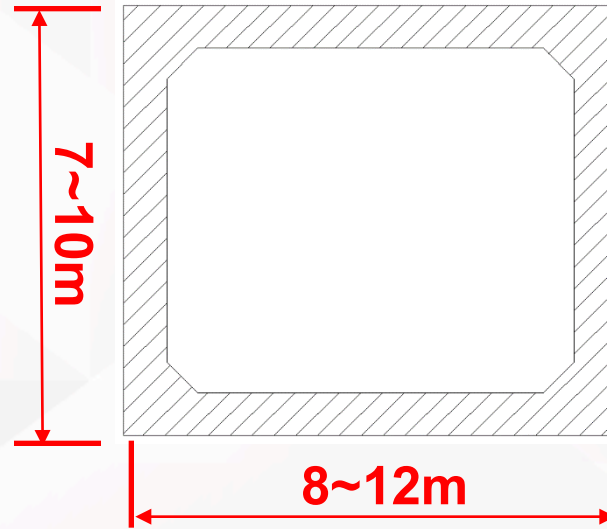
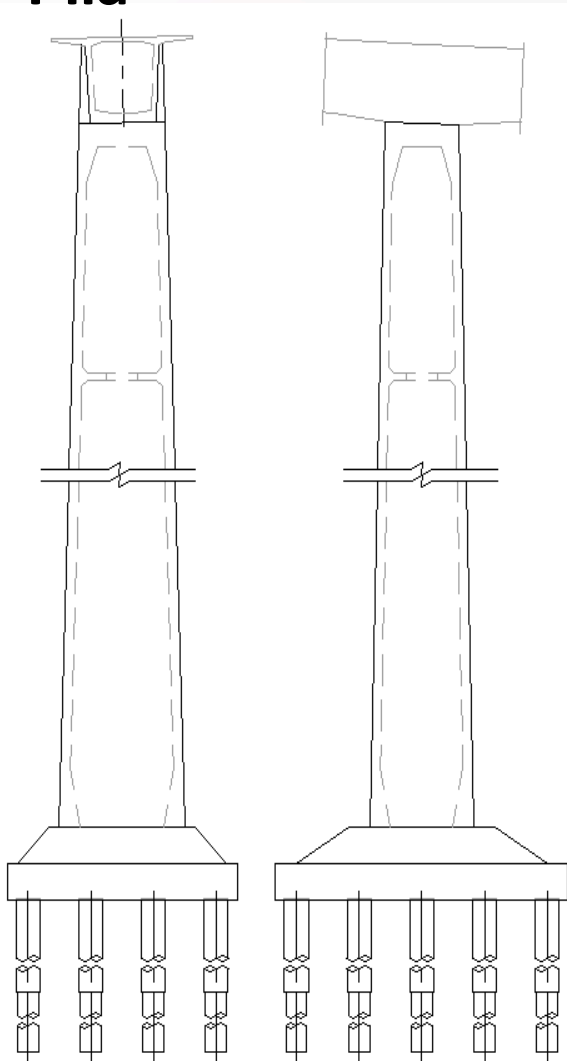


Posición	P1, T	P2, T	P3, T	Viga 60m
Patín superior (mm)	200~420 (Voladizo) , 600 (Arranque voladizo) 320 (cajón) , 600 (raíz cajón)			
Patín Inferior (mm)	300~800	300~1.000	300	300
Alma (mm)	450~550	450~550~650	450~550	450



# DISEÑO DEL PUENTE

## Pila

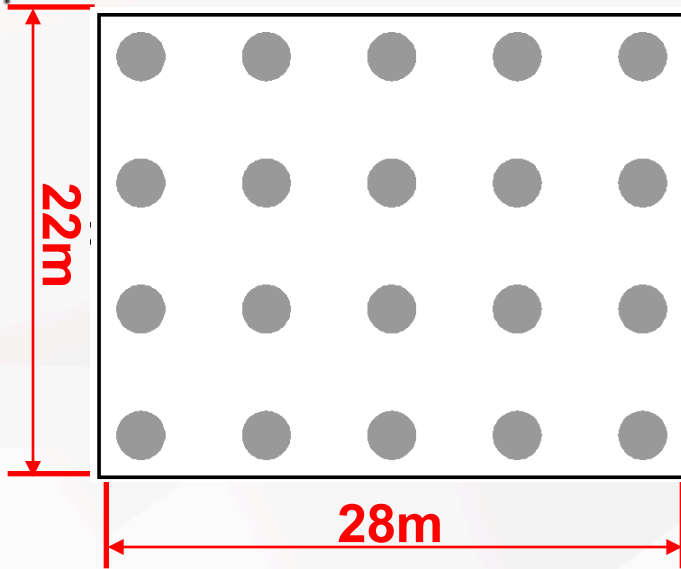


Sección  
P1 y P2

Pila	Tamaño (m)	Altura (m)	Espesor (m)	Pendiente
P1	12m × 10m	145	1,0~0,7	75,0
P2	~8m × 7m	150	1,0~0,7	78,5
P3	8m × 6m	55	0,60	—
P4	8m × 4,5m	14	0,50	—

# DISEÑO DEL PUENTE

## Encepado y pilotes

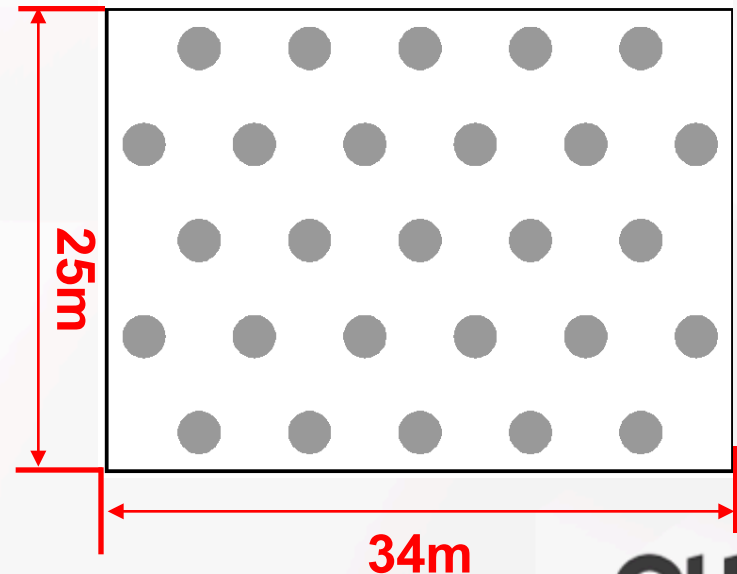


## Cimentación P1

- Plataforma de 28m\*22m\*6m;
- Diámetro pilote 2,3m~2,0m;
- Espaciamiento pilote 2,5~3D;
- Filas consecutivas, 20 pilotes en total.

## Cimentación P2

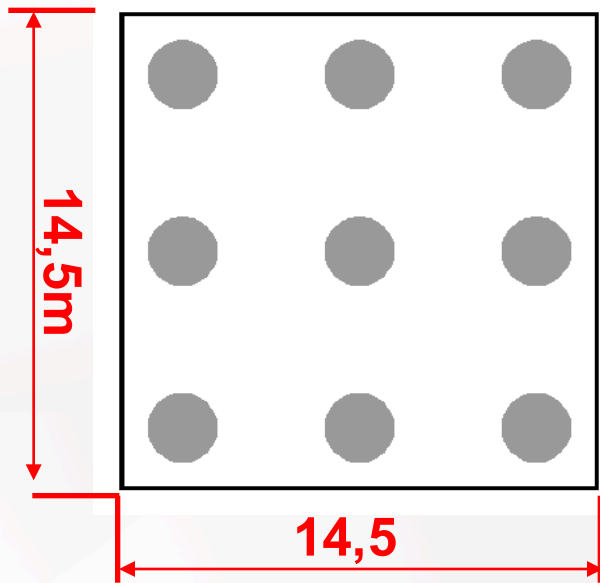
- Plataforma de 34m\*25m\*6m;
- Diámetro pilote, 2,3m~2,0m;
- Espaciamiento pilote 2,5~3D ;
- 27 pilotes en total.





# DISEÑO DEL PUENTE

## Encepado y pilotes

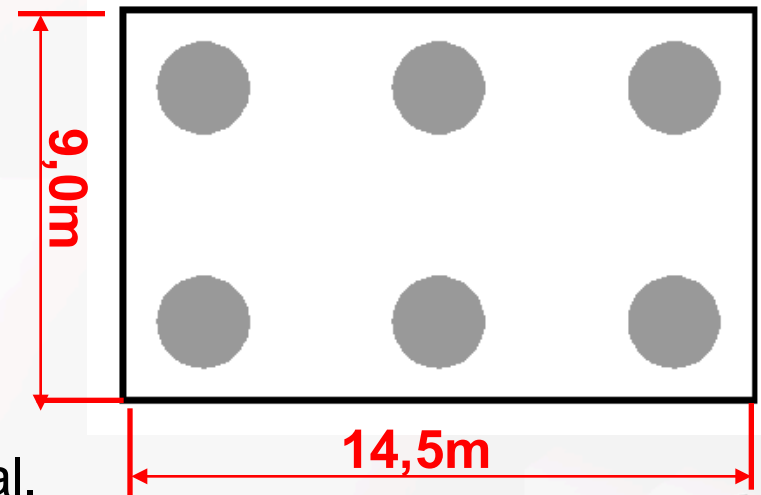


### Cimentación P3

- Plataforma de 14,5m\*14,5m\*3,5m;
- Diámetro pilote 2,1m~1,8m;
- Espaciamiento pilote 2,5~3D;
- Filas consecutivas, 9 pilotes en total.

### Cimentación P4

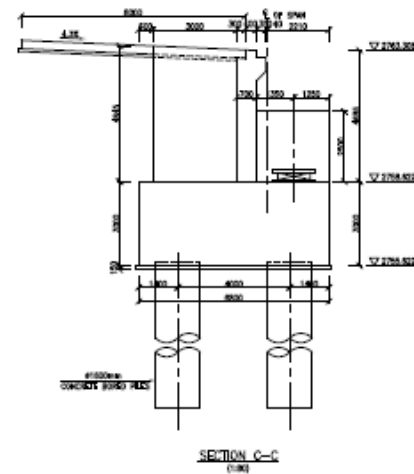
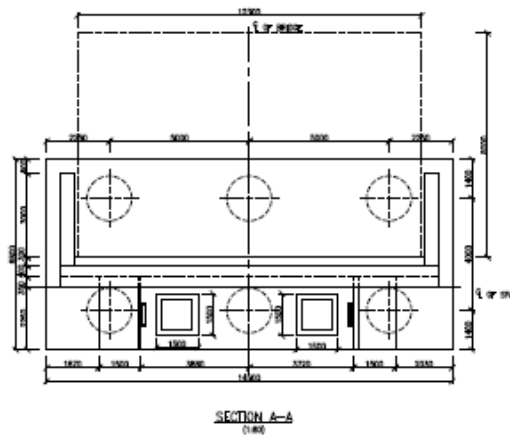
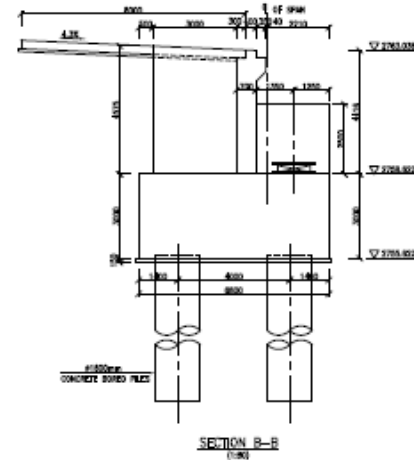
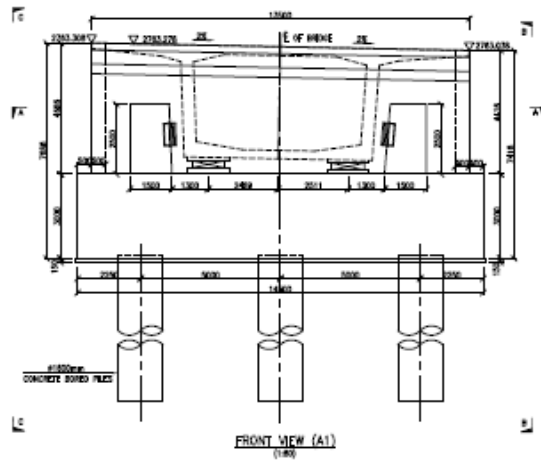
- Plataforma de 14,5m\*9m\*3,5m;
- Diámetro pilote 2,1m~1,8m;
- Espaciamiento pilote 2,5~3D;
- Filas consecutivas, 6 pilotes en total.



# DISEÑO DEL PUENTE

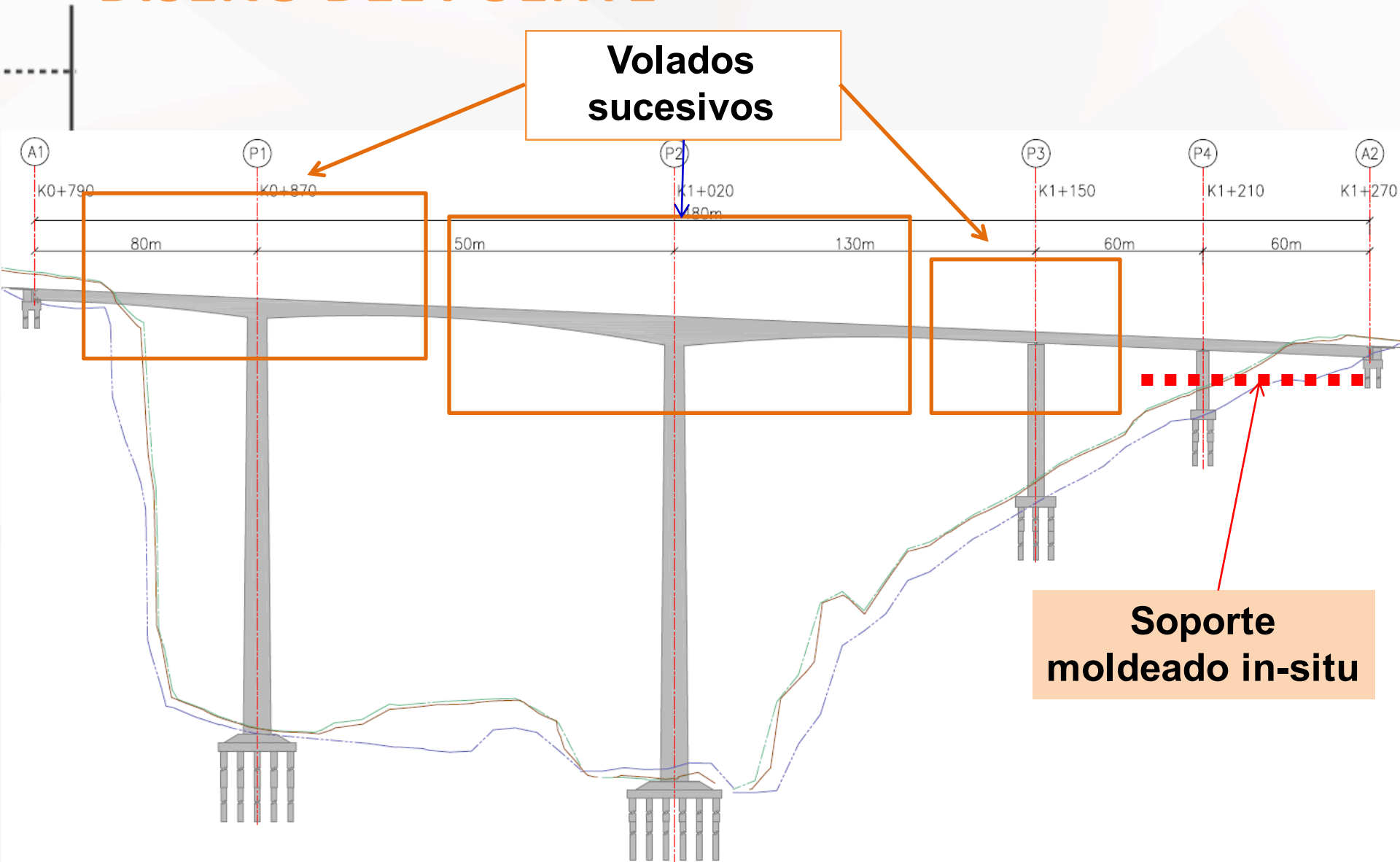
## Estribo

- Plataforma de 14,5m\*6,8m\*3m;
- Diámetro pilote 1,8m
- Filas consecutivas, 6 pilotes en total.





# DISEÑO DEL PUENTE

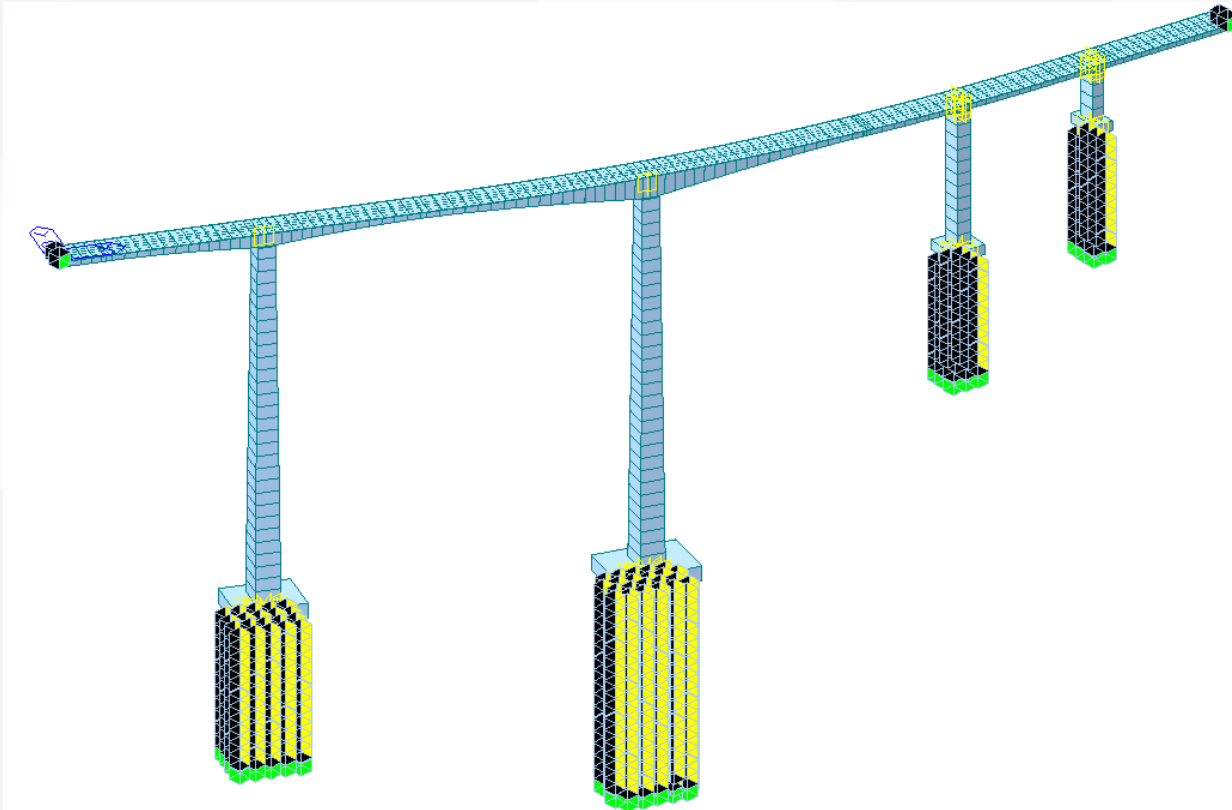


Esquema de construcción

# DISEÑO DEL PUENTE

## Modelo y condición de frontera

- Utilizar MIDAS/Civil para el establecimiento del modelo de elementos finitos espacial.
- Condición de frontera: Consolidación parte inferior pilote, simulación con resortes la relación pilote tierra, simulación con enlace elástica la rigidez de soportes.





# ESTADO ORIGINAL FASE II





# ESTADO ORIGINAL FASE II





# ESTADO ORIGINAL FASE II







MOVIMIENTO DE TIERRAS

FASE II-PROCESO CONSTRUCTIVO





PERFORACIONES DE CAMPO  
FASE II-PROCESO CONSTRUCTIVO






TOMA DE MUESTRAS AGUA PILA DEL PUENTE





## FASE III:

- Ampliación de la Vía Interoceánica
- Reubicación y construcción de la nueva estación de peaje.



El Socio ejecutor (CRBC) se encuentra ejecutando las reingenierías de detalle de esta fase.

Dentro de las actividades efectuadas constan ensayos SPT y perforaciones (4) realizadas en el Sector de Bolaños.









**FASE III**

**PROCESO PRECONSTRUCTIVO = 3.18%**

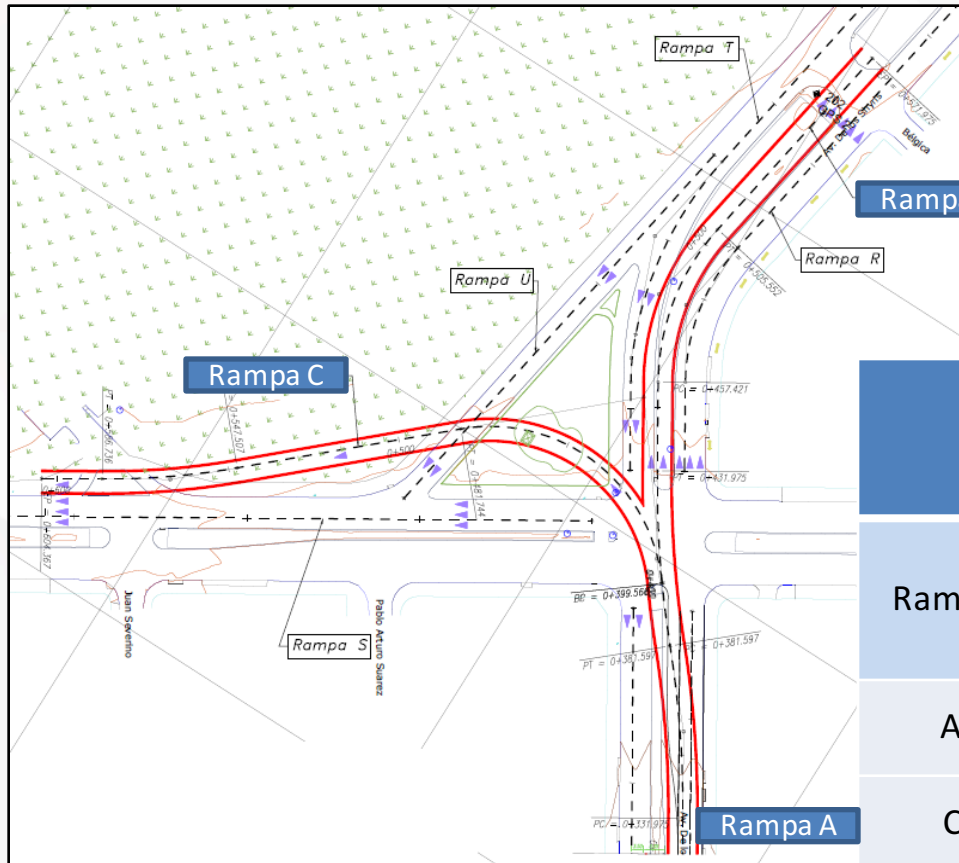




## FASE IV

- Intervención de la Plaza Argentina y construcción de Intercambiadores

# Fase IV: Av. de Los Shyris y Av. Eloy Alfaro



En esta fase se han realizado muestreos para estudios de Geotecnia y el monitoreo de colectores ubicados en el sector, que permitan diseñar con estos condicionantes.

Rampas Av. De los Shyris y Eloy Alfaro

Rampas	Ancho Pavimento (m)	Ancho espaldón (m)		Longitud
		Izquierda	Derecha	
A	7	-	-	567m.
C	4.3	0.35	0.35	205 m.





**PERFORACIONES DE CAMPO AV. SHYRIS**  
**FASE IV-PROCESO CONSTRUCTIVO**



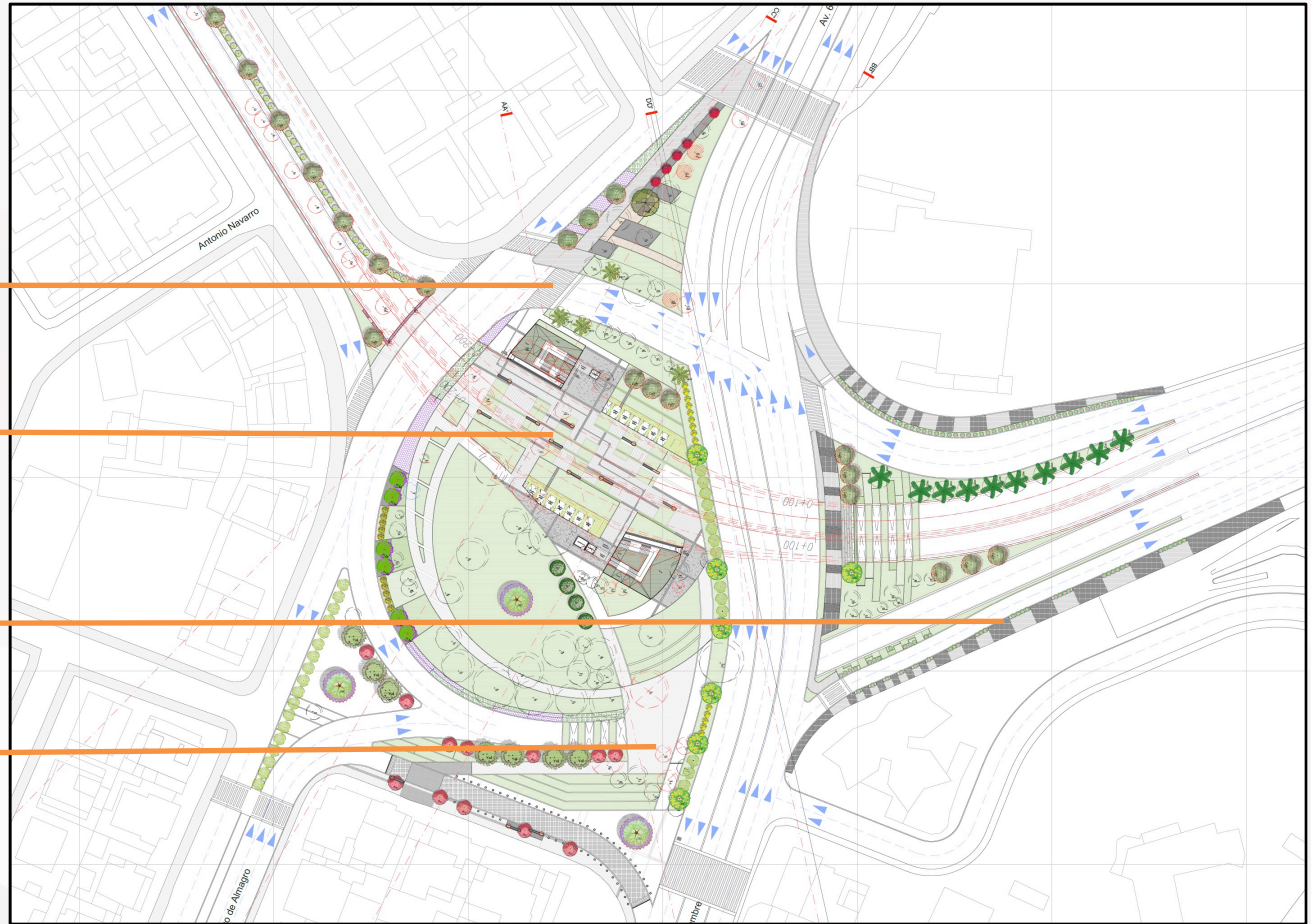


**PERFORACIONES DE CAMPO  
AV. ELOY ALFARO**

**FASE IV-PROCESO CONSTRUCTIVO**



# IMPLANTACIÓN



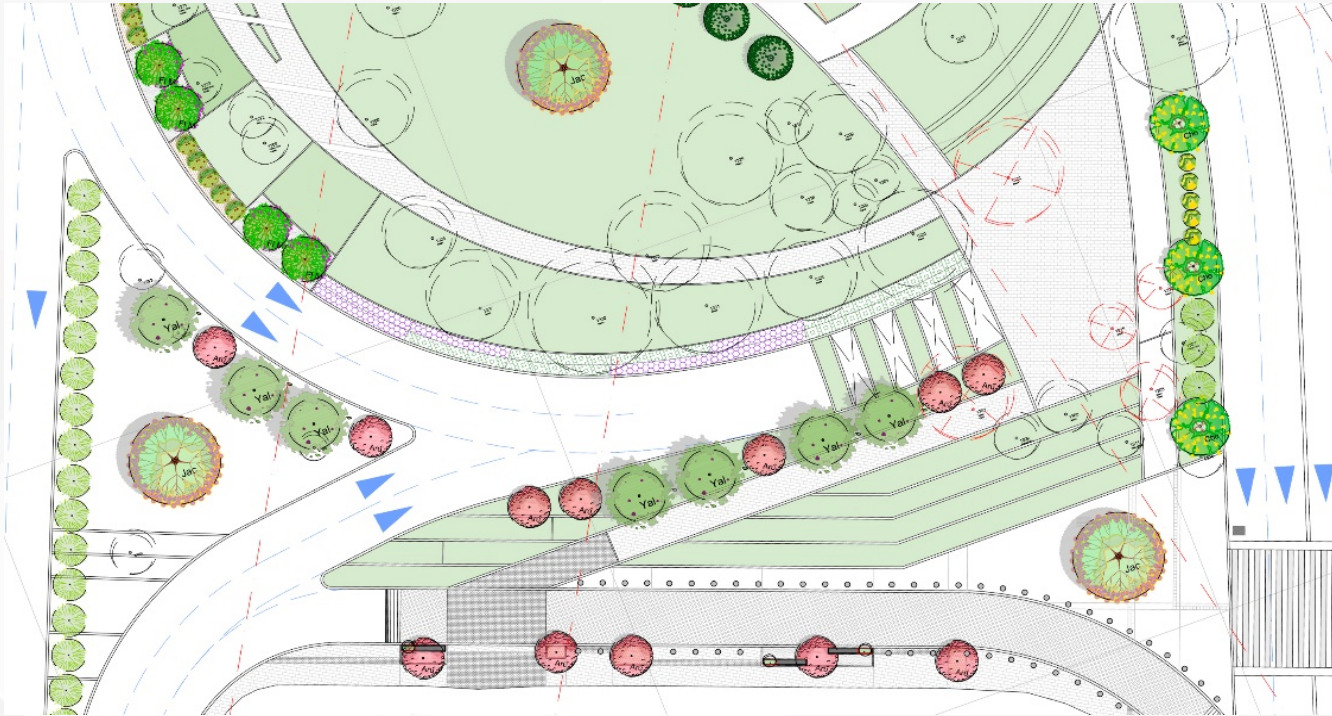
Conexión Norte (Pasos peatonales a nivel de calle)

Plaza sobre paso a desnivel (Jardineras 47% vs Adoquinado 53%)

Incremento de acera para conexión con escalinata y reducción de velocidad vehicular.

Conexión Sur (Paso peatonal directo sobre deprimido + Plataforma única en calle la Pradera)

## Conexión peatonal Sur



- Plataforma sobre el paso a desnivel para permitir una conexión peatonal amplia, se conecta con la acera sur por medio de una plataforma única, que funcionara reduciendo la velocidad del vehículo y potenciando la conexión peatonal entre los edificios y la plaza.

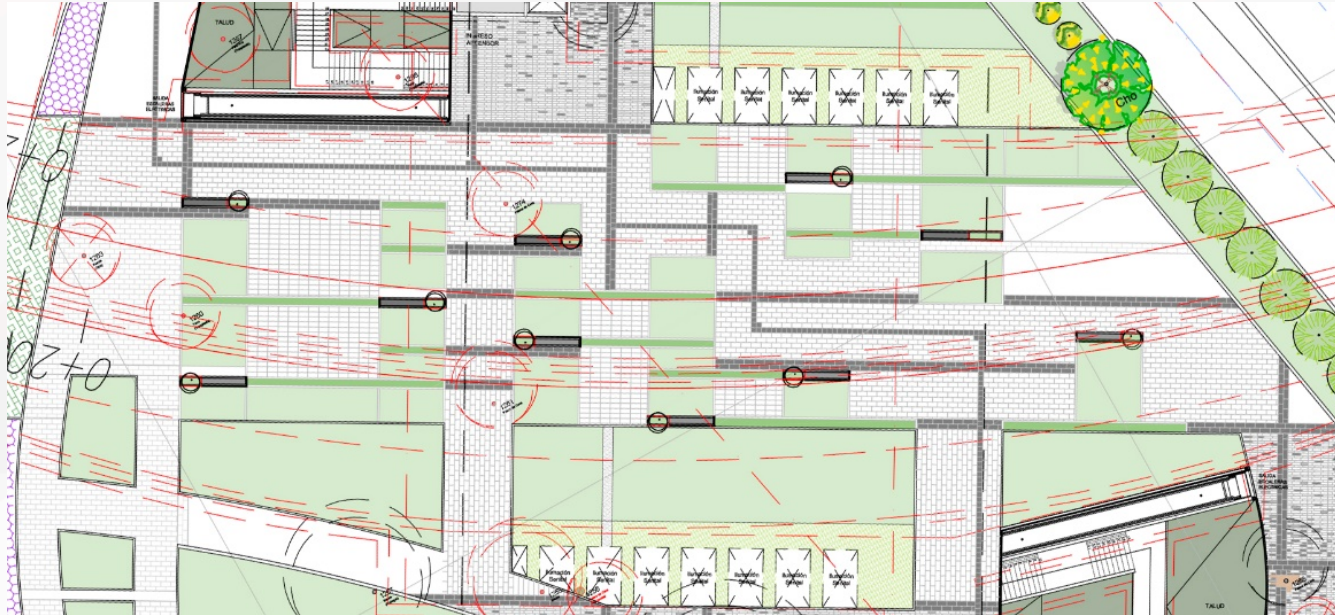


## Conexión Norte

Pasos peatonales a nivel de calle que permitan la conexión de la plaza con su entorno, se complementan con áreas verdes que forman una barrera en el borde para disminuir el impacto visual y acústico del tránsito vehicular y dar protección al peatón.



## Plaza sobre paso a desnivel

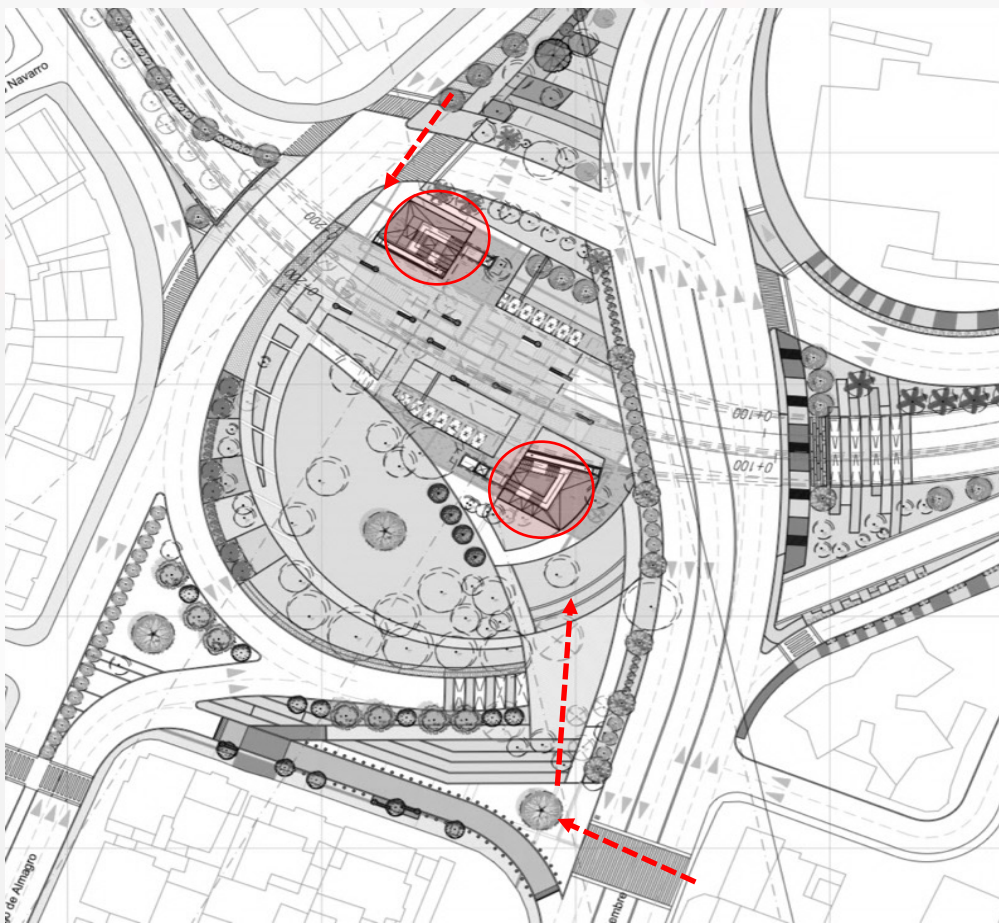


Sobre el paso a desnivel se eliminara áreas de adoquinado para incorporar la mayor cantidad posible de áreas verdes, la disposición de las mismas permitirá una circulación fluida entre los puntos de acceso a la plaza, conectando de sur a norte toda la intervención.

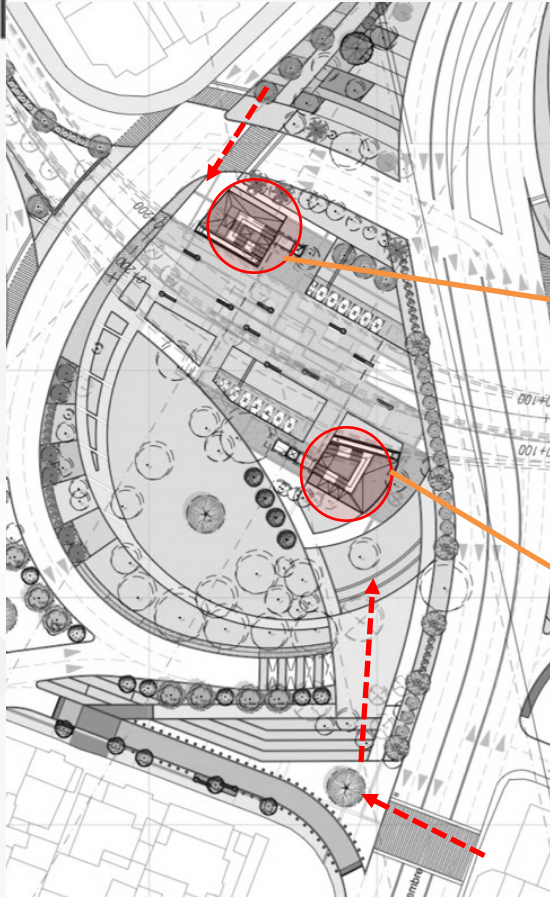
Se incorpora además, mobiliario para generar zonas de estancia que estén vinculadas a las áreas verdes en la plaza.



# Paradas de transporte público

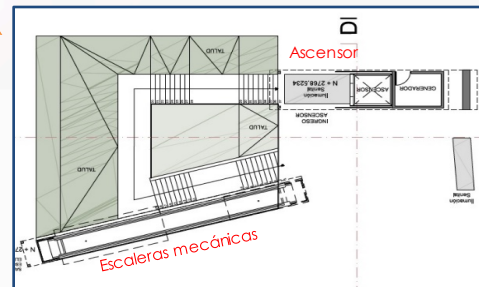
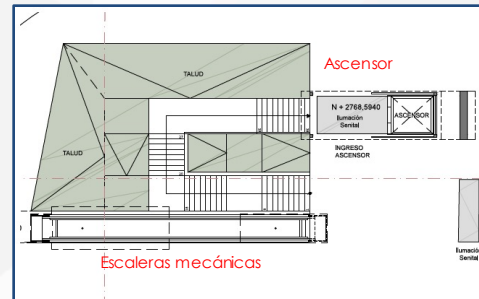


Comprende dos paradas de bus para el servicio de transporte público “Corredor Quinche-Tumbaco-Quito”, las mismas que se incorporan en la trayectoria del paso deprimido ubicado debajo del centro de la plaza.



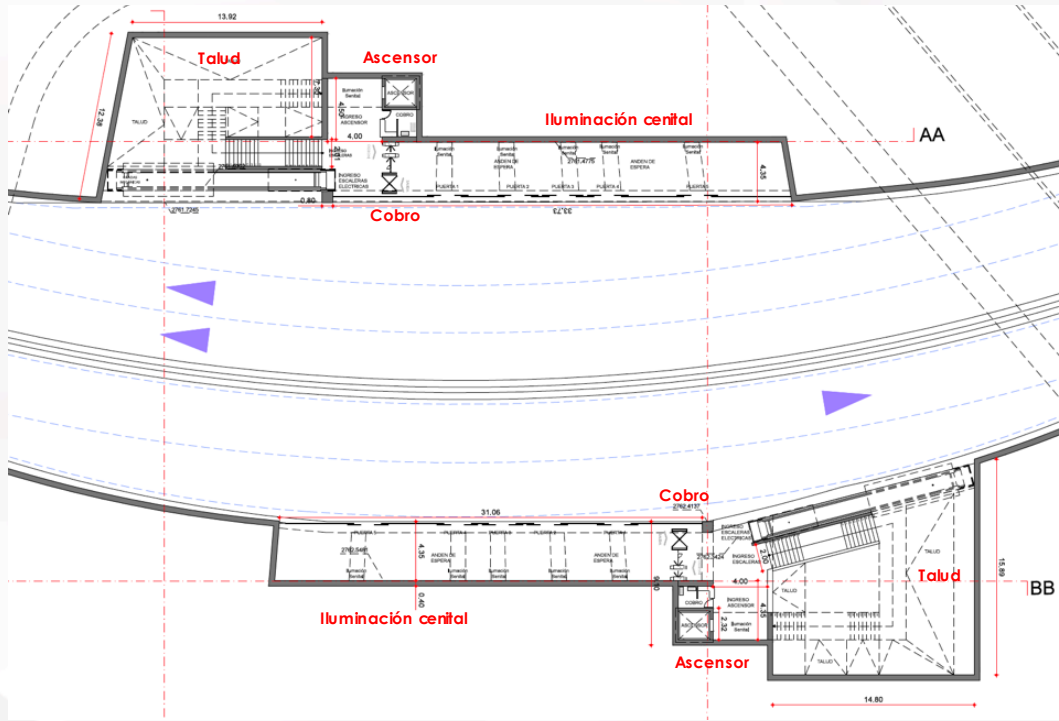
Esquema vista de boca ingreso paradas bajo rasante

Las paradas incluyen cubiertas vegetales que devuelven a la ciudad área verde y reducen la saturación de colectores de lluvias.



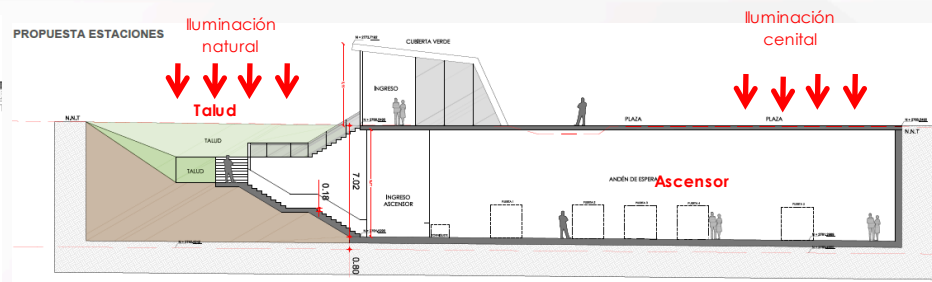
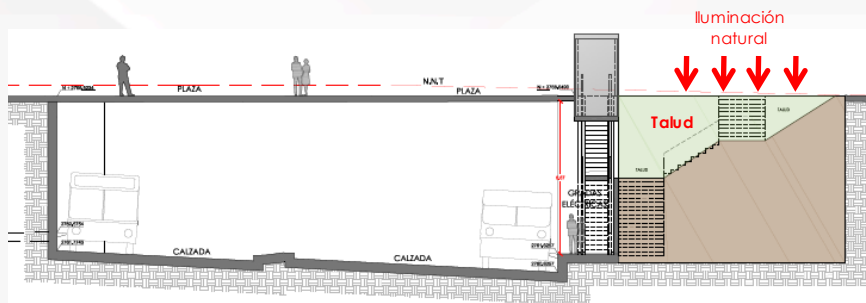
A nivel de la plaza ambas paradas de bus se componen de gradas, escaleras mecánicas y un ascensor, el cual brinda las facilidades necesarias para personas con capacidades de movilidad reducida.





Para generar un espacio agradable para los usuarios de las paradas bajo rasante, se implementaron dos elementos puntuales:

- Criterio de iluminación cenital: la iluminación de este nivel de las estaciones está planteado mediante cristales que desfogan en la plaza.
- Criterio de ventilación: a través de un diseño en sección y la creación de un talud verde, permitir el ingreso no solo de luz lateral, sino también de corriente de aire hacia la zona de espera de los usuarios.



## Conexión peatonal Sur





# Rediseño de la Plaza Argentina



## Objetivo:

- Reconectar el espacio aislado con la ciudad con plataformas únicas, pasos peatonales, cubiertas verdes y plataformas sobre pasos a desnivel
- Permitir el flujo peatonal seguro.
- Unir la plaza con la ciudad es factible en el lado Norte y Sur de la Nueva Plaza Argentina.

# Índice de la documentación entregada a la Secretaría del Concejo.

Generales		Numero de hojas
INFORMES	Informe geológico	26
	Informe de condición funcional y estructural del pavimento	207
	Informe de diseño geométrico	65
PLANOS	Diseño geometrico del proyecto	54
<b>Fase I: Prolongacion de la calle Boussingault</b>		
INFORMES	Informe de ingenieria	107
	Informe de bordillo de pie de talud	8
	Informe estructural colector	33
PLANOS	Diseños Calle Boussingault	14
<b>Fase II Puente Guayasamín</b>		
INFORMES	Estudio Geofísico y mecanica de suelos (parte 1)	415
	Estudio Geofísico y mecanica de suelos (parte 2)	489
	Informe de riesgo sísmico	123
	Memoria de calculo estructural del Puente Guayasamín	412
	Analisis de fuerzas sismica	52
PLANOS	Planos de construccion Puente Guayasamín	166
<b>Fase IV Plaza Argentina</b>		
INFORMES	Informe de perforaciones Plaza Argentina	75



## Decisiones a favor del Proyecto

- **Acción de Protección y Medidas Cautelares:** (tiempo del proceso 3 meses, del 12 de agosto al 18 de noviembre 2016) Sentencias en dos instancias ratificando validez del proyecto.
- **Queja en la Defensoría del Pueblo:** Proceso iniciado el 20 de junio del 2016. Quien motiva la queja no compareció a la Audiencia fijada para el 16 de diciembre de 2016. Suspendido hasta la presente fecha.

# Preguntas frecuentes

1.- Rediseño del proyecto, estado de avance y cronograma actualizado del proyecto.

El Foro Ciudadano realizado en el Colegio de Arquitectos que concluye en Agosto del 2016, motiva las directrices que modifican sustancialmente la Fase IV e indirectamente las Fases I,II y III. Al momento se está ejecutando la reingeniería del proyecto, recibida la misma se conocerá si existen cambios al presupuesto y al plazo de ejecución de obra, que conforme al contrato de Alianza Estratégica se suscribirá el correspondiente Addendum.

2.- Sustento del financiamiento para la inversión del Aliado Estratégico en el Proyecto.

El financiamiento del proyecto se encuentra respaldado por la cláusula 1.4.2.2 de declaraciones de CRBC, por la cláusula 3.2.2.2.2 de Aporte económico de CRBC, así como, por los documentos Oficio No. 0004-CRBC-EPMMOP, No. 2015-066 y No. 2015-071 (The Export- Import Bank of China) para el proyecto original; sin embargo, cabe aclarar que con la reingeniería terminada el organismo de crédito financiero del Aliado Estratégico CRBC, formalizará el financiamiento.

3.- Informe sobre el recaudo del peaje en la estación Guayasamín.

Actualmente el dinero recaudado por el peaje en la Av. Guayasamín está siendo administrado por el fideicomiso original con la Corporación Financiera Nacional, vigente desde el año 2006. No se ha realizado ninguna transferencia al socio estratégico, como se especifica en el Documento No. SGNF-03038, de 02 de febrero del 2017, y en el documento GDAF- 01-051 del 12 de enero del 2017 de corte de gestión fiduciaria a Diciembre 31 del 2016, con un saldo al corte de USD 3'819.136,26





Quito, D.M.

12 ENE 2017

GDAF- 01051

EPMMP	
DIRECCION FINANCIERA	
PRESUPUESTO	<input type="checkbox"/>
CONTABILIDAD	<input checked="" type="checkbox"/>
TESORERIA	<input type="checkbox"/>
CONTROL PREVIO	<input type="checkbox"/>
RECUPERACION DE	<input type="checkbox"/>
INVERSIONES	<input type="checkbox"/>
Trámite Respectivo	
<i>Gerente Administrativo</i>	
FIRMA: _____	

Señor Ingeniero  
Alejandro Larrea Córdova  
**Gerente General**  
**Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMP**  
9 de Octubre N26-56 entre Santa María y Marieta de Veintimilla  
Presente.-

**Atención: Sr. Fausto Cordovéz Tejada**  
**Gerente Administrativo Financiero EPMMP**

**Referencia: Fideicomiso Vía Interoceánica Oswaldo Guayasamín**

De mi consideración:

En cumplimiento con el contrato de Fideicomiso, adjunto al presente sírvase encontrar el Informe de Gestión Fiduciaria del Fideicomiso Vía Interoceánica Oswaldo Guayasamín correspondiente al mes de diciembre de 2016, en los que se detalla el cumplimiento de instrucciones y obligaciones de las partes.

Solicitamos nos envíe una comunicación con la conformidad del informe de gestión fiduciaria, y de los balances en un plazo de quince días. En caso de no recibir ninguna observación, daremos por entendido su conformidad con dichos documentos.

Atentamente,

*Alexandra Castillo Herrera*  
Mgs. Alexandra Castillo Herrera  
**GERENTE DE DIVISIÓN DE ADMINISTRACIÓN FIDUCIARIA**

*Empresas de Administración Fiduciaria*

*Fausto Cordovéz Tejada*  
13.01.2017

*10:24 pm*

13 ENE 2017

Matriz Guayaquil: 9 de Octubre # 200 y Pichincha. Centro Financiero Público.  
Oficina Principal Quito: "Edif. Platinum G" Calle Inaquito entre Corea y Av. Naciones Unidas, Torre A.  
Oficinas: Ambato - Cuenca - Esmeraldas - Ibarra - Latacunga - Loja - Machala - Manta - Riobamba - Salinas  
[www.cfn.fin.ec](http://www.cfn.fin.ec)



Quito, D.M.

02 FEB 2017

SGNF- 03038

Señor  
Fausto Cordovéz Tejada  
**Gerente Administrativo Financiero EPMMP**  
**Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMP**  
9 de Octubre N26-56 entre Santa María y Marieta de Veintimilla  
Presente.-

**Referencia: Fideicomiso Vía Interoceánica Oswaldo Guayasamín**

De mi consideración:

Por medio de la presente y en atención a su oficio No. 0036-GAF-CI-2017 de fecha 02 de febrero de 2017, mediante el cual solicitan a la Corporación Financiera Nacional en calidad de Fiduciaria del Fideicomiso Vía Interoceánica Oswaldo Guayasamín, me permito certificar que una vez revisados los oficios remitidos por la EPMMP a la fiduciaria, así como las resoluciones de Junta de Fideicomiso no consta solicitud o resolución alguna de transferencia a favor de China Road and Bridge Corporation-CRBC; así mismo que no se ha efectuado desembolsos a favor de la EPMMP por aquellos gastos justificados con pagos a la empresa China antes mencionada, durante el período 2006 - 2017.

Atentamente,

*Mónica Villacís Quevedo*  
Ab. Mónica Villacís Quevedo  
**SUBGERENTE GENERAL ADJUNTA DE NEGOCIOS FIDUCIARIOS Y TITULARIZACIÓN**  
**CORPORACIÓN FINANCIERA NACIONAL B.P.**

Matriz Guayaquil: 9 de Octubre # 200 y Pichincha. Centro Financiero Público.  
Oficina Principal Quito: "Edif. Platinum G" Calle Inaquito entre Corea y Av. Naciones Unidas, Torre A.  
Oficinas: Ambato - Cuenca - Esmeraldas - Ibarra - Latacunga - Loja - Machala - Manta - Riobamba - Salinas  
[www.cfn.fin.ec](http://www.cfn.fin.ec)

# Aclaraciones Contractuales

1. Supervisión/Fiscalización.- Conforme lo escrito en la cláusula No. 11 numeral 11.3. “Supervisión: EPMMOP podrá, en cualquier momento, a su entero costo, cuenta y riesgo, realizar una supervisión a la Ejecución del Proyecto, ya sea de manera directa, o a través de una tercera parte”; para lo cual, EPMMOP contratará la supervisión externa a este proyecto al inicio de la construcción de la Fase II conforme se desprende del PAC publicado y de la Partida Presupuestaria.

**QUITO**  
EPMOP

**CERTIFICACIÓN PAC**

El presente documento certifica la consideración del Proceso dentro del Plan Anual de Contratación de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas 2017, según el siguiente detalle:

FARTIDA PRESUPUESTARIA / CUENTA CONTABLE	CODIGO CATEGORIA CPC A NIVEL 9	TIPO DE REGIMEN	DETALLE DEL PROYECTO (DESCRIPCIÓN DE LA CONTRATACIÓN)	CANTIDAD ANUAL	UNIDAD	COSEJO UNITARIO (DOLARES)	VALOR TOTAL SIN IVA	CUATR 1	CUATR 2	CUATR 3
73060401	83900122	COMUN	SUPERVISIÓN DEL PROYECTO DE ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMIN	1	Unidad	\$ 4.000.000,00	\$ 4.000.000,00	S		

El proceso de contratación está considerado en el PAC 2017 de acuerdo a los requerimientos institucionales; aprobados mediante Resolución No. 002 GG-EPMMOP de 02 de febrero de 2017, suscrita por el Ing. Alejandro Larrea Córdova, Gerente General de la EPMMOP, al amparo de lo descrito en el Art. 22 de la LOSNCP y Art. 25 de su Reglamento.

Quito, 08 de febrero del 2017

Elaborado por:   
Ing. Pablo Rivera M.  
COORDINADOR DE PROCESOS 2

Certificado por:   
Ing. Eliana Salto A.  
DIRECTORA DE PLANIFICACIÓN

**QUITO**  
EPMOP  
GERENCIA DE PLANIFICACIÓN

**QUITO**  
EPMOP

PARA: Ing. Jorge Crespo Bravo  
GERENTE COMERCIAL

ASUNTO: Certificación Presupuestaria

FECHA: 9 de febrero de 2017

NUMERO: 78 GAF-UF-P Certificación Plurianual

BENEFICIARIO:

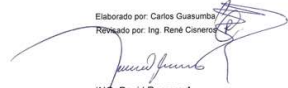
Con referencia al memorando No. 195 GC de 7 de febrero del 2016, certifico que el egreso que ocasione, la supervisión del proyecto acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del Puente Guayasamin, se aplicará al presupuesto del año 2017, la diferencia de US\$ 1,680.000,00 más Iva será considerado en el presupuesto del año 2018; US\$ 670.000,00 más Iva será considerado en el presupuesto del año 2019.

La elaboración de los procesos la revisión del PAC y la utilización de los recursos será deresponsabilidad de la unidad solicitante.

PARTIDA	NOMBRE DE LA CUENTA	PRG-PRY	PRD	REQ	FF	VALOR
573060401	Fiscalización e Inspecciones Técnicas					
5730604010003	Supervisión de la alianza estratégica	41	7	3	1	1,881,000.00
<b>TOTAL :</b>						<b>1,881,000.00</b>

Los funcionarios responsables del Área de Presupuesto, verificaron que existan los recursos suficientes previo a la emisión de ésta Certificación Presupuestaria.

Elaborado por: Carlos Guasamba  
Revisado por: Ing. René Cisneros

  
ING. David Romero A.  
DIRECTOR FINANCIERO

**QUITO**  
EPMOP  
GERENCIA DE PLANIFICACIÓN



2. Transferencia del Peaje a la Alianza Estratégica.- Requisito previo a la transferencia del peaje es la constitución del Fideicomiso, cuyo contrato se encuentra en negociación entre EPMMOP y CRBC, para el efecto, por cuanto el dinero del peaje, recurso público, que se recauda en la Estación Guayasamín, debe ser administrado por una fiducia de la Banca Estatal, así como, aprobado por el Ministerio de Finanzas, se han mantenido varias reuniones de trabajo con la Corporación Financiera Nacional y el Ministerio de Finanzas, a fin de que las condiciones que sean incorporadas en el contrato de fideicomiso se encuentren acordes con la legislación vigente en el Ecuador y tenga viabilidad su trámite ante estos organismos gubernamentales.



GOBIERNO NACIONAL DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR




Ministerio de Finanzas

Av. 10 de Agosto y J. Washington  
Telf.: 596000 - 596001  
596000 - 596000  
www.mf.gob.ec



GOBIERNO NACIONAL DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR



Ministerio de Finanzas

Av. 10 de Agosto y J. Washington  
Telf.: 596000 - 596001  
596000 - 596000  
www.mf.gob.ec

**ACTA DE REUNIÓN**

Quito: 26 de julio de 2016  
 Lugar: SALA DE REUNIONES DEL TESORO NACIONAL  
 Hora de Inicio: 14:30  
 Hora Final:  
 Entidad o Institución: EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

REUNION: DE TRABAJO CON EPMMOP, TEMA FIDEICOMISO VÍA INTEROCÉANICA OSWALDO GUAYASAMIN.

ACUERDOS/OBSERVACIONES:

*EPMMOP QUITO*

- Realidad de financiación referente a los requisitos contables en la empresa respecto a los derechos fiduciarios
- Permitir el cumplimiento del contrato de Albergue Estratégico, satisfiriendo el plan de inversión
- Consultar al BCE el camino para el pago de obligaciones
- Analizar de cerca del fideicomiso anterior.

*Subsecretaría del Tesoro Nacional STN*

- Revisar contrato de Albergue Estratégico a la Subsecretaría de Fomento de Puntos para que determine tema de financiamiento público
- Proponer para el pago del crédito al proveedor de peaje a través del BCE
- Analizar respecto a la necesidad del nuevo fideicomiso

NOMBRE	CARGO/ENTIDAD	No. DE CONTACTO	CORREO ELECTRÓNICO	FIRMA
MONICA PALACIOS	DIRECTORA	3992340 EXT. 1258	mpalacios@finanzas.gob.ec	
ADRIANA JARA	ANALISTA SUC	1221	ajara@finanzas.gob.ec	
JORGE LOPEZ	ANALISTA SUC	1259	Jlopez@finanzas.gob.ec	
LEONARDO HEREDIA	ANALISTA SUC	1436	lheredia@finanzas.gob.ec	
CARLOS BARRIONUEVO	SUBSECRETARIO FINANCIAMIENTO PÚBLICO	1737	cbarrionuevo@finanzas.gob.ec	
Rosana Aguilar	Secretaría de Fomento de Puntos	2993-1055 5129	rosana.aguilar@epmmop.gob.ec	
Kamela Aguirre	G. Jurídica		kamela.aguirre@epmmop.gob.ec	
Laura Guerra	G. Comercial		laura.guerra@epmmop.gob.ec	
Jorge Caspary	G. Comercial		jorge.caspary@epmmop.gob.ec	
Prudencio Barralona	G. C. - EPMMOP	0882-2602	prudencio.barralona@epmmop.gob.ec	
Mauricio Maza	C. J. G.	1487	cmaza@finanzas.gob.ec	



**REGISTRO DE ASISTENCIA**

TEMA: Fideicomiso  
 FECHA: 02/09/2016



NOMBRE	DEPENDENCIA/EMPRESA	CORREO ELECTRONICO	CELULAR	FIRMA
Maria Palacios	EPMMOP	maria.palacios@epmmop.gob.ec		
Laura Guerra	EPMMOP	laura.guerra@epmmop.gob.ec		
Rosana Aguilar	EPMMOP	rosana.aguilar@epmmop.gob.ec		
Prudencio Barralona	EPMMOP-EC	prudencio.barralona@epmmop.gob.ec		
Mauricio Salas Postis	CFN	m.postis@cfn.fin.ec		
Sirio Delgado	CFN	sdelgado@cfn.fin.ec		
Alexandra Castillo	CFN	alexcastillo@cfn.fin.ec		

QUITO



ALCALDÍA