



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Jorge Albán Gómez
Concejal Metropolitano de Quito

Quito, 16 de marzo de 2016
Oficio No. 224-JAG-DMQ-16

Doctor
Mauricio Rodas

**Alcalde Metropolitano y Presidente del Directorio de la
Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas**
Presente

Mauricio *PR*

SECRETARÍA GENERAL CONCEJO METROPOLITANO	RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS HORA: 13:55 16 MAR 2016 FIRMA RECEPCIÓN: <i>JR</i> ALCALDÍA NÚMERO DE HOJA: -2HC-
------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

De mi consideración:

En calidad de Miembro Alterno del Directorio de la EPMOP y atendiendo a la invitación del cuerpo colegiado, asistí a la reunión programada para las 16h00 del día martes 15 pasado.

En vista de que a la hora programada esta reunión no pudo ser instalada debido a la ausencia del Presidente encargado, del Gerente y otros miembros principales, me retiré de la sala de sesiones (presumo que la resolución adoptada por el Concejo Metropolitano de iniciar las reuniones con máximo 20 minutos de retraso, aplica a los cuerpos colegiados de todas las instancias municipales).

Uno de los puntos importantes que debían ser abordados en la sesión de Directorio constituye el Proyecto de Construcción del Acceso Centro Norte a Quito, sobre el cual existe un conjunto de inquietudes, por lo que me permito presentar las siguientes preguntas, observaciones y recomendaciones, a la espera de que sean aclaradas en los próximos días por las instancias que usted considere pertinentes:

1. El convenio suscrito entre la Empresa Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la empresa constructora China Road & Bridge Corporation (CRBC) es la continuación de otro, firmado en Junio de 2015 que fue conocido en una sesión anterior del Directorio. Dicho convenio establece las condiciones para examinar la factibilidad de llegar a un acuerdo de Alianza Estratégica, el mismo que en su momento debía ser puesto en conocimiento del Directorio de la Empresa e incluso del Concejo Metropolitano. A este respecto, cabe preguntar ¿Cuáles son las instancias que deben aprobar el proyecto y el eventual contrato? ¿Quiénes deben suscribir los documentos contractuales?

Es importante aclarar este asunto, a la luz de las normas vigentes, a efectos de dilucidar los momentos previos y los que corresponden al proceso de orden administrativo empresarial público que establecen que este tipo de contratos son de responsabilidad de la administración municipal.



Jorge Albán Gómez
Concejal Metropolitano de Quito

MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

2. El convenio o Memorando de Entendimiento entre EPMMOP y CRBC establece el procedimiento para viabilizar la posible alianza estratégica. En particular, considero que debe someterse a análisis la propuesta técnica financiera de CRBC, a partir de lo cual la EPMMOP debe presentar un informe técnico. A este respecto, observo y pregunto si los informes técnico y financiero fueron preparados en base a la última propuesta de CRBC, ya que se han detectado diferencias en la información y datos específicos, entre los cuales me permito destacar los siguientes:
 - 2.1. CRBC menciona un plazo de construcción de la obra de 36 meses, mientras la EPMMOP habla de 28 meses.
 - 2.2. El costo total de la obra según CRBC asciende a USD 150.023.893, mientras que el de la EPMMOP es de USD 131.028.139.
 - 2.3. Los esquemas y plazos para la aplicación de las tarifas de peaje son diferentes.
 - 2.4. Los costos de mantenimiento, en diversos rubros, previstos por EPMMOP son distintos a los contemplados en la oferta CRBC.
 - 2.5. Tanto los flujos de tráfico como los ingresos por cobro de peaje, para las dos empresas, difieren sustancialmente. Según el documento EPMMOP, que utiliza datos reales de años 2014 y 2015, el tráfico de vehículos decrece en un 5% aproximadamente en el 2015 relativo a 2014. Mientras que CRBC realiza los cálculos de proyección con un crecimiento del flujo vehicular de 5,8%, en el escenario más conservador.
 - 2.6. Lo anterior repercute en los ingresos reales y previstos. Mientras EPMMOP reporta, por ejemplo, un ingreso de USD 4.243.515, los datos de proyección de CRBC arrojan un cálculo de ingresos por USD 5.253.518, en el escenario más conservador. Esto influye, subsecuentemente en los ingresos de los años 2016 a 2025.
 - 2.7. CRBC propone eliminar las diferencias de tarifas entre pago manual y sistema automático (dispositivos).

Al parecer, los informes técnico-financieros emitidos por la EPMMOP no recogen la información de la última propuesta que hace CRBC, lo que explicaría la diferencia de datos. En este sentido, es absolutamente clave que dichos informes hagan referencia directa y precisa a la propuesta de la constructora, y aclaren debidamente las aparentes inconsistencias detectadas.

3. Es necesario evaluar con precisión el aporte de los diferentes actores. En el documento CRBC se habla de un aporte municipal de USD 30 millones, mientras que EPMMOP menciona USD 13,5 millones. Adicionalmente, CRBC establece un presupuesto de inversión que no incluye costos de expropiaciones y el mantenimiento del túnel Guayasamín, que estaría a cargo de la Empresa Metropolitana. Tampoco se incluye la protección de la descarga hidráulica de El Batán, ni obras de protección de laderas. Ni se llega a establecer las responsabilidades sobre estos rubros, por lo que surgen varios interrogantes: ¿Estos rubros serán cubiertos con aporte municipal?; ¿Son adicionales al contrato?; ¿Qué montos involucran en la práctica?; ¿Cómo afectarán el esquema económico global? ¿Cuál es el alcance del aporte municipal?



MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Jorge Albán Gómez
Concejal Metropolitano de Quito

4. Otros factores necesarios a considerar son los referentes a la globalidad de los aportes municipales, incluyendo los ingresos por peaje durante el proceso de construcción, antes de que se ponga en marcha el nuevo servicio. Se entiende perfectamente que este será un tema a precisar en el acuerdo definitivo, en caso de producirse, pero estimo que es una preocupación a tener en cuenta: ¿Cuál es el alcance financiero y técnico-político de la Alianza Estratégica prevista?
5. Algunas preocupaciones puntuales surgen por la complejidad de los documentos analizados, por ejemplo: ¿Cuál es la ubicación exacta del sistema de peaje?; ¿Qué se piensa hacer con la Ruta de los Conquistadores?; ¿Los dos puentes en cuestión son con volados sucesivos o son diferentes? Al respecto, requiero conocer detalles técnico-constructivos más precisos.
6. En la propuesta CRBC no se aprecia tratamiento alguno respecto del transporte público. Entiendo que el tema será tratado al momento de resolver los diseños definitivos. Sin embargo, se debe insistir en que este tema reviste suma importancia, puesto que fue tratado al momento de la aprobación de la Ordenanza y se encuentra en conexión con el informe de la Secretaría de Movilidad y de la propia EPMMOP, que establecen que este proyecto forma parte del Plan Maestro de Movilidad, con una característica de que el proyecto debe aportar a "ordenar el sistema vial priorizando el transporte colectivo sobre el individual".

No cabe duda que los comentarios y aclaraciones oportunas en las sesiones de Directorio son el mejor camino. Sin embargo, dada la situación que se presentó tal como lo referí al inicio, solicito realizar las aclaraciones pertinentes y contemplar las inquietudes señaladas en el proceso de discusión de los acuerdos definitivos sobre este proyecto, particularmente en los estudios y diseños finales de la obra.

Atentamente,

Jorge Albán Gómez
Concejal Metropolitano
Miembro Alterno del Directorio EPMMOP

cc: *Secretaría General*
Presidente encargado del directorio EPMMOP
Miembros del directorio EPMMOP
Gerente General EPMMOP