

Quito, 21 MAYO 2018

23 MAY 2018

Oficio Nro.: 506

-GG-GC-2018

1880

ASUNTO: Informe de situación Proyecto Solución Vial Guayasamín

TE-MAT: 04479-18
GDOC: 2018-068554Señor
Marco Ponce Roosz
Concejal Metropolitano
Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
Presente*Expendido, pedidos
de integración
23/05/2018*

De mi consideración,

En atención al oficio No. DC-MP-2018-0171, de 7 de mayo de 2018, a través del cual solicita un informe pormenorizado de la situación actual del proceso de construcción denominado "Solución Vial Guayasamín", así como, las observaciones de la Contraloría General del Estado y las acciones tomadas por la EPMMOP en este proceso, sírvase encontrar adjunto el informe requerido.

Es propicia la ocasión para reiterar mi consideración y estima.

Atentamente,

Ing. Iván Alvarado Molina
Gerente General

Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas

Adj: 8 hojas, Informe Proyecto Solución Vial Guayasamín
cc: Dr. Diego Cevallos/ Secretario General del Concejo Metropolitano MDMQ

ACCIÓN	RESPONSABLE	SIGLAS UNIDADES	SUMILLA
Elaborado por:	Estebán Duque	GC	<i>ED</i>
Revisado por:	Christian Villarruel	GC	<i>CV</i>
Aprobado por:	Alex Rivera	GC	<i>AR</i>
GC-425-2018	hmgp		

QUITO SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO
ALCALDÍA RECEPCIÓN

Fecha: 23 MAY 2018 Hora: 13:00

Nº. HOJAS: Cinco
Recibido por: Yes s

INFORME PROYECTO SOLUCIÓN VIAL GUAYASAMÍN

1. CARACTERISTICAS DEL PROYECTO:

PROYECTO	Acceso a Quito desde los Valles Orientales y Construcción del puente Guayasamín
SOCIOS ESTRATÉGICOS	Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas –EPMMOP- Empresa Pública Internacional CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORACION –CRBC-
CONTRATO	Mecanismos Asociativo mediante Alianza Estratégica constituida el 4 de abril de 2016.
ESTRUCTURA DEL PROYECTO POR FASES	<p>FASE I.- PROLONGACIÓN DE LA CALLE BOUSSINGAULT.</p> <p>El 13 de junio de 2016, se remite por parte de CRBC los estudios definitivos del componente prolongación de la calle Boussingault, los mismos que fueron presentados al Comité de Gestión y fueron aprobados con fecha 20 de julio de 2016, etapa ejecutada en el 73,80%.</p> <p>FASE II.- CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMÍN.</p> <p>La Fase 2, se complementa con la Fase IV intervención de la Plaza Argentina, siendo su principal componente la Rehabilitación de la Vía Antigua hasta la Salida del Túnel Guayasamín, salvando una Luz mediante un Puente de L = 480 m.</p> <p>FASE III.- AMPLIACIÓN DE LA VÍA EXISTENTE Y NUEVA ESTACION DE PEAJE.</p> <p>Continuando con la Fase 3, misma que está comprendida desde la salida del Túnel hasta el intercambiador Simón Bolívar, para desarrollar este proyecto es necesario en ciertos sectores, ampliar la vía mediante muros, los que serían anclados para evitar cortes de taludes que pueden llegar a desestabilizarse.</p> <p>FASE IV.- INTERVENCIÓN DE LA PLAZA ARGENTINA. -</p> <p>La Fase 4 contempla la eliminación del paso elevado, la integración del sistema de transporte público a través de paradas de bus del corredor Quinche-Tumbaco-Quito, las mismas que se incorporan en la trayectoria del paso deprimido ubicado abajo del centro de la Plaza Argentina; además, la preservación y mantenimiento de esta plaza incluye árboles patrimoniales y regeneración urbana creando conexiones y pasos peatonales a nivel de calle, incrementos de aceras y ubicación de mobiliario urbano, para generar un espacio agradable para el usuario.</p> <p>Además, se requirió ajustes adicionales en el estudio del drenaje y la construcción de dos colectores en el norte de Quito, de manera que se alivie la descarga del colector Iñaquito, que es parte del proyecto. En este marco, es importante señalar que el pasado invierno demostró que las capacidades del colector Iñaquito son muy limitadas, por lo que, conjuntamente con la Empresa de Agua Potable y Saneamiento EPMAPS, se ha determinado la necesidad de construir un nuevo tramo del colector, que implicará un nuevo túnel de aproximadamente 1,5 kilómetros. No construir esta obra pondría en</p>

	<p>riesgo el sistema de alcantarillado del sector –Plaza Argentina- así como la ejecución de la Solución Vial.</p> <p>Estos cambios requieren la realización de nuevos estudios, por lo que la fase de ejecución y análisis de estudios se ha prolongado, el Comité de Gestión resuelve que se deberá realizar los diseños definitivos tomando en cuenta estas directrices.</p>
--	---

2. ETAPA DE DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS DEFINITIVOS DESARROLLADOS POR CRBC COMO SOCIO ESTRATEGICO EJECUTOR DENTRO DE LA DISTRIBUCION DE RIESGOS DEL PROYECTO:

En sesión de Comité de Gestión con fecha 17 de mayo de 2017, en el punto 2 del orden del día, cuyo texto dice: “Conocimiento de los estudios presentados a través de oficio 008-CRBC-EX, de 28 de abril de 2017, por el Apoderado General de CRBC”, se resolvió acoger la moción presentada por el Gerente General EPMMOP, para que los estudios sean revisados y consensuados por los Socios de la Alianza Estratégica, en el término de 60 días.

2.1. Mesas de Trabajo:

Se han venido realizando mesas de trabajo para la revisión de cada área del estudio del proyecto desarrollado por China Road and Bridge Corporation - CRBC, a las que asistieron los profesionales contratados por la Gerencia de Estudios y Fiscalización (GEF) para realizar las revisiones, los consultores de CRBC que realizaron los estudios, y funcionarios de la Gerencia Comercial, encargada de la supervisión del proyecto.

2.2. Entrega:

Con respecto a la Nueva Estación del Peaje, CRBC, realizó la entrega del estudio indicado y se ha considerado las observaciones formuladas por la GEF el 22 de septiembre de 2017.

Luego de varias reuniones y a observaciones generadas por la unidad técnica de la EPMMOP, se solicita a CRBC mediante oficio N° 1228-GC-2017, de fecha 19 de diciembre de 2017, se remitan los estudios definitivos con las firmas de responsabilidad de los técnicos quienes lo elaboraron.

El 15 de mayo de 2018 CRBC, entrega los estudios definitivos con las respectivas firmas de responsabilidad.

3. ETAPA DE EJECUCION DEL PROYECTO.

3.1. Construcción:

3.1.1. Fase I: Prolongación de la Calle Boussingault:

Esta fase tiene un avance de construcción del 73.8%, y se encuentra en operación como una vía de cruce provisional al Túnel Guayasamín, para el servicio de la ciudadanía.

3.1.2. Fase II: Construcción Puente Guayasamín, Restitución del trazado de la antigua vía desde Plaza Argentina hasta el puente y desde el puente hasta la salida del túnel:

Se encuentran vestigios arqueológicos, el Instituto Metropolitano de Patrimonio - IMP mediante un proceso de contratación ejecuta el Estudio de Prospección Arqueológica Intrasitio Barrio Bolaños, cuyo informe definitivo se entregó el mes de mayo de 2018, siendo una causa para que el proyecto no tenga el avance esperado.

Los resultados obtenidos indican que, en el sector de la quebrada del Batán en donde se ubicarán y construirán los caminos provisionales y campamento para la construcción de las pilas del puente Guayasamín, no se encuentra dentro del área en donde se hallaron los vestigios arqueológicos, por lo que es viable la ejecución del proyecto.

4. SITUACION JURIDICA DEL PROYECTO

Se encuentra en proceso de Negociación un Addendum a través del cual, se actualizarán las condiciones de ejecución del proyecto, de conformidad con los estudios definitivos ejecutados, que son responsabilidad del Socio Estratégico CRBC, en aplicación de las obligaciones adquiridas en el contrato de Alianza Estratégica.

5. CONSTITUCIÓN DEL FIDEICOMISO MERCANTIL PARA ADMINISTRACIÓN DE LA RECAUDACIÓN DE LA TARIFA DE PEAJE EN LA VIA OSWALDO GUAYASAMIN

Una vez firmada la Adenda se constituirá el Fideicomiso, en el cual, consten las condiciones de operación del mismo, que será el único instrumento que administre los recursos del peaje que en su oportunidad ingrese a la Alianza Estratégica.

En tal virtud, los valores recaudados hasta la presente fecha en concepto de pago de la tarifa por uso del Túnel Guayasamín, es administrado por la EPMMOP exclusivamente, sin que existan transferencia de recursos por este concepto al

Socio Estratégico CRBC por no existir el instrumento legal (Fideicomiso) que así hayan acordado las partes.

La recaudación del peaje ingresara a la Alianza Estratégica, una vez que se haya constituido el Fideicomiso que administre los recursos bajo esta modalidad.

6. FINANCIAMIENTO PARA INVERSIÓN EN EL PROYECTO:

El modelo financiero se ha establecido sobre un horizonte del proyecto a 30 años, que permitirá recaudar la inversión externa a efectuarse en el proyecto en las etapas de diseño, construcción, operación y mantenimiento de las obras indicadas dentro de los componentes técnicos.

En el mecanismo asociativo formalizado con el contrato de Alianza Estratégica, CRBC es el ejecutor y operador del Proyecto; y, la inversión comprometida por esta Empresa se constituye en el capital mediante recursos propios; y, créditos directos a dicha Empresa, su recuperación se encuentra prevista con la tarifa de peaje que será cancelada por el usuario del proyecto.

La EPMMOP como Socio promotor, aportará con 13,5 millones de dólares, de forma proporcional (prorrataada en cuotas iguales mensuales), durante los 28 meses que tome el período de diseño y construcción.

Por el alcance indicado, en la propuesta presentada por CRBC para constituir la Alianza Estratégica, el presupuesto destinado a diseños y construcción del proyecto a PRECIO FIJO, es decir sin prever un reajuste por variación de los precios; y, cualquier diferencia en el presupuesto asumido dentro de sus obligaciones por CRBC será cubierto por éste, alcanza el monto de USD. 116'645.174,96, más el Impuesto al Valor Agregado IVA.

7. DESEMBOLSOS ECONÓMICOS EFECTUADOS POR LA EPMMOP

El proyecto Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del Puente Guayasamín, se ejecuta a través del mecanismo asociativo de Alianza Estratégica entre la EPMMOP y la Empresa Pública Internacional CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORATION, vigente desde el 4 de abril de 2016, fecha de suscripción del respectivo contrato.

En las condiciones de la Asociación constituida entre EPMMOP/CRBC, la inversión prevista para ejecutar el proyecto en porcentajes de participación le corresponde en el 10% a la EPMMOP; y, en el 90% a CRBC, con total de inversión de USD. 131'028.138,72, en el que se incluye el Impuesto al Valor Agregado IVA.

De conformidad con el Anexo E Cronograma de Aportes, Apéndice II del contrato de Alianza Estratégica; la EPMMOP ha cumplido con los aportes correspondiente a los meses de abril a octubre de 2016, por el valor equivalente a USD. 3'500.000,00.

Las condiciones del contrato los recursos económicos son administrados por CRBC al tratarse del Socio Ejecutor.

8. ESTADO Y SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PREDIOS AFECTADOS POR EL PROYECTO

En el artículo 7, numeral 7.4.3, indica que: *“Cada Parte será responsable, en base a las obligaciones contraídas por este Contrato, por los daños a terceros, de cualquier naturaleza, que cause por sus acciones u omisiones, y deberá por lo tanto mantener indemne a la otra Parte por tales responsabilidades.”*, siendo responsabilidad de CRBC *“presentar al Comité los diseños definitivos previo al inicio de cada Obra Nueva o Sección del Proyecto para su Aprobación”*, según lo expuesto en el numeral 5.1.2, literal (g), del Contrato de Alianza Estratégica, los diseños definitivos del proyecto, son exclusiva responsabilidad del Socio Estratégico CRBC, deberán ser aprobados por el Comité de Gestión del contrato, para posteriormente proceder a la aprobación del trazado de la vía, por parte del Concejo Metropolitano, superadas estas etapas, se determinará con precisión los predios que se encuentren afectados por el desarrollo del proyecto, y sus efectos tales como expropiaciones totales, parciales; y, montos a indemnizar a cada uno de los afectados.

9. INFORME CUMPLIMIENTO DE RECOMENDACIONES INFORME GENERAL DEL EXAMEN ESPECIAL DNA5-0011-2018. VÍA INTEROCEÁNICA Y TÚNEL GUAYASAMIN.

Del análisis realizado al Informe General antes referido, se han determinado las recomendaciones que a continuación se transcriben:

1. Capítulo: “Incumplimiento de las obligaciones estipuladas en el contrato de Alianza Estratégica.”

(Pag. 43 del Informe)

“Recomendación

El Gerente General de la EPMMOP

Dispondrá a las autoridades de las Unidades de la EPMMOP involucradas en el desarrollo del proyecto, analizar las acciones legales y contractuales pertinentes que les permitan a las autoridades del MDMQ decidir la conveniencia de llevar adelante el desarrollo y construcción del proyecto, abocándose las Partes a cumplir las obligaciones económicas y técnicas

estipuladas en el contrato de Alianza Estratégica que deberá ser adecuado de conformidad con los resultados que presenten los estudios y diseños definitivos de las obras a construir.”

2. Capítulo: “Dentro de la estructura financiera del proyecto no se incluye los ingresos provenientes de la recaudación del peaje durante el período de construcción.”

(Pag. 50 del Informe)

“Recomendación

El/la Gerente General de la EPMMOP

2. Dispondrá a la Gerente Jurídica de la EPMMOP, incluir en adenda al contrato de Alianza Estratégica, que se ha previsto negociar y suscribir con la Empresa China Road and Bridge Corporation, el aporte que deberá realizar la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas con el monto generado por la recaudación del peaje durante el plazo que se empleará en la construcción de las obras nuevas del proyecto.”

3. Capítulo: “No se establece la fiscalización de la construcción de las obras nuevas del proyecto.”

(Pag. 54 del Informe)

“Recomendación

El Gerente General de la EPMMOP

3. Dispondrá a la Gerente Jurídica de la EPMMOP, que, mediante el procedimiento administrativo y contractual pertinente, se incluya en el contrato de Alianza Estratégica, entre las obligaciones de la EPMMOP, la fiscalización de las obras nuevas del proyecto.”

- ~~4. Capítulo: “Retraso en la ejecución del contrato de Alianza Estratégica.”~~

(Pag. 58 del Informe)

“Recomendación

El Gerente General de la EPMMOP

4. Dispondrá al Gerente Comercial que analice las acciones que deberán implementar las autoridades del MDMQ y la EPMMOP para determinar la conveniencia de viabilizar la ejecución del proyecto, previniendo en lo posterior retrasos en el desarrollo de las obras nuevas. Dichas acciones deberán ser discutidas y consensuadas con CRBC a través del Comité de Gestión de la Alianza Estratégica.”

5. Capítulo: “No se incluye carril exclusivo para transporte público.”

(Pag. 61 del Informe)

“Recomendación

El Gerente Comercial de la EPMMOP

5. Instruirá a la Empresa Estatal China Road and Bridge Corporation, sobre los lineamientos generales que, en relación a los servicios de transporte público, deben ser incorporados a la infraestructura vial del acceso a Quito, incluyendo espesor de carpeta asfáltica, señalética, paradas, etc, según lo dispuesto por el Secretario de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.”

6. Capítulo: “Aporte económico realizado por la EPMMOP se mantiene en la cuenta de CRBC, sin que se justifique su inversión.”

(Pag. 63 del Informe)

“Recomendación

El Gerente Comercial de la EPMMOP

6. En su calidad de Supervisor del contrato de Alianza Estratégica, de forma permanente informará al Gerente General de la EPMMOP sobre la situación del proyecto y, en casos específicos, como el descrito en el presente comentario, sugerirá las acciones tendientes a superar los problemas detectados.”

Al respecto, la EPMMOP se ha planteado las siguientes acciones para dar cumplimiento de las recomendaciones realizadas en el Examen Especial, en lo que corresponde a las atribuciones de la Gerencia Comercial, conforme al siguiente detalle:

Recomendación 1.

La recomendación efectuada, puede ser aplicada una vez que se hayan obtenido los estudios definitivos del proyecto a construir, lo que permitirá “...a las autoridades del MDMQ decidir la conveniencia de llevar adelante el desarrollo y construcción del proyecto, abocándose las Partes a cumplir las obligaciones económicas y técnicas estipuladas en el contrato de Alianza Estratégica que deberá ser adecuado de conformidad con los resultados que presenten los estudios y diseños definitivos de las obras a construir.”, por lo que previamente es necesario mantener una reunión de trabajo con el Socio Estratégico CRBC, a fin de establecer las condiciones y tiempo en el que se entregarán los estudios definitivos con firmas de responsabilidad, planos, memorias técnicas, presupuesto y demás especificaciones del proyecto conforme lo establecido en el Anexo B del contrato de Alianza Estratégica.

Recomendación 2.

La recomendación efectuada en este punto fue puesta en conocimiento de la Gerencia Jurídica mediante memorando nro. 106-GG-GAF-CI-2018 de 26 de marzo del 2018, con el que se dispone dar cumplimiento obligatorio a la

recomendación realizada por la Contraloría General del Estado, y se considere en la Adenda que se está gestionando con el Socio Estratégico.

Recomendación 3.

La recomendación efectuada en este punto fue puesta en conocimiento de la Gerencia Jurídica mediante memorando nro. 106-GG-GAF-CI-2018 de 26 de marzo del 2018, con el que se dispone dar cumplimiento obligatorio a la recomendación realizada por la Contraloría General del Estado, y se considere en la Adenda que se está gestionando con el Socio Estratégico.

Recomendación 4.

Para su cumplimiento, el Supervisor del Contrato de ese entonces, mediante oficio nro. 216-GC-2018 de 20 de marzo del año en curso, pone en conocimiento del apoderado general de la compañía CRBC, el informe final del examen especial realizado al proyecto Solución Vial Guayasamín, solicitando que brinde las facilidades necesarias para el cumplimiento de las recomendaciones contenidas en dicho informe.

Recomendación 5.

Para su cumplimiento, el Supervisor del Contrato de ese entonces, mediante oficio nro. 216-GC-2018 de 20 de marzo del año en curso, pone en conocimiento del apoderado general de la compañía CRBC, el informe final del examen especial realizado al proyecto Solución Vial Guayasamín, solicitando que brinde las facilidades necesarias para el cumplimiento de las recomendaciones contenidas en dicho informe.

Recomendación 6.

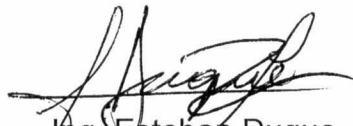
Finalmente, en cuanto a la recomendación 6, de que “En su calidad de Supervisor del contrato de Alianza Estratégica, de forma permanente informará al Gerente General de la EPMOP sobre la situación del proyecto y, en casos específicos, como el descrito en el presente comentario, sugerirá las acciones tendientes a superar los problemas detectados.”, es preciso poner en su conocimiento que:

La Gerencia Comercial, en su calidad de Supervisor del proyecto, en forma permanente ha emitido los informes de Supervisión, con respecto a la ejecución de la Alianza Estratégica, incluyendo la correspondencia dirigida al Socio Estratégico CRBC, ya que todos y cada uno de los documentos que se generan se copia al Despacho de la Gerencia General.

Con esta aclaración, en vista de que de acuerdo con el artículo 92 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, las recomendaciones constantes en el Examen Especial son de cumplimiento obligatorio, y el comentario descrito para la referida recomendación se refiere a la recuperación de los aportes

efectuados por la EPMMOP por el valor de USD. 3,5 millones; no obstante que, aún no se ha resuelto una terminación anticipada del contrato de Alianza Estratégica y en consecuencia una eventual liquidación de las obligaciones contractuales, con los efectos que ello conlleva.


Elaborado por:



Ing. Esteban Duque
Supervisor Ejecutor de Procesos



Ing. Diego Añazco
Supervisor Ejecutor de Procesos



Ing. Humberto Yacchirema
Ejecutor de Procesos



Abg. Christian Villarruel
Coordinador de Procesos 1