

22 DE ABRIL DE 2021

VEEDURÍA METRO DE QUITO

CPCCS

REPORTE MENSUAL

VEEDURÍA METRO DE QUITO



CONSEJO DE PARTICIPACIÓN
CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL

RECIBIDO POR: Marco Rosales

FECHA 22 ABR 2021 HORA 12:20

HOJAS ANEXAS: sobre mensual

CARPETAS: CD: ANILLADOS OTROS

FIRMA: Rosales



Actividades Realizadas

INFORME # 1

INFORME

Una vez formalmente acreditados, el equipo de trabajo de la veeduría inició sus actividades llevando a cabo un proceso de Planeación Estratégica en el que se procedió a definir la Visión, Misión, Objetivos Estratégicos, Actividades y Plan de Acción que nos llevarán a cumplir con el objeto de la veeduría del Metro de Quito que es:

"VIGILAR EL PROCESO DE SELECCIÓN DEL OPERADOR DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO, BAJO CUALQUIER MODALIDAD QUE SE DEFINA POR EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

Como resultado del ejercicio de Planeación Estratégica, hemos identificado 4 ámbitos principales de acción en el que vamos a trabajar:

- A. Modelo de Gestión**
- B. Consultoría Estructuración Técnica**
- C. Selección de la Empresa que proveerá Asistencia Técnica en la Operación y Mantenimiento de la PLMQ**
- D. Presentación Mensual y Final de Informes de Actividades y Conclusiones al CPCCS y Ciudadanía**

A. MODELO DE GESTIÓN

Como primera actividad de la Veeduría, procedimos a solicitar el que podamos realizar una visita a las instalaciones del Metro, con el fin de dimensionar de primera mano, la magnitud de la obra y su alcance. Concluimos; que el Metro de Quito, es una obra monumental cuyo esfuerzo valió la pena con el fin de entregar a Quito, un Sistema de Transporte de última tecnología y digno de uso de los ciudadanos que se convertirá en la columna vertebral del Sistema de Tránsito de la ciudad.

Por otro lado, esto conlleva una serie de responsabilidades que tiene que asumir la Empresa Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), cuyo objetivo único debe ser el de

proveer al usuario del Metro, un servicio seguro, profesional, puntual y costo eficiente. Bajo ningún concepto se puede permitir que las acciones administrativas y operativas del EPMMQ sean el resultado de beneficio político o personal alguno de la autoridades de turno, hecho que se constituiría en el principio del fin de una obra que ha costado a los quiteños más de \$2.009MM de dólares, en contrato, pero cuyo precio final aun no conocemos los quiteños.

La decisión de ir por un modelo de gestión de **"operación propia con asistencia técnica internacional"**, lleva consigo la obligación de cubrir los costos de operación de principio a fin, tomando en cuenta que por decisión municipal, la tarifa definida, no cubre los gastos operativos por lo que el Municipio de Quito va a subsidiar esos costos. El resultado de esta decisión se transforma en una presión importante sobre el flujo de caja que dispone la EPMMQ y que tomando en cuenta la situación actual del GAD Municipal creemos pone en serio predicamento la gestión del Metro como tal. Es menester indicar que sabemos que estos sistemas de transporte en otros países, no dejan utilidad, por el contrario causan pérdida, la misma que es subsidiada de diferentes maneras por sus administradores, y ahí está la importancia de la decisión de qué modelo de gestión queremos.

Finalmente es nuestra opinión, que la decisión adoptada por el Directorio del Metro sobre el Modelo de Gestión mediante Operación Propia con Asistencia Técnica Internacional, ha sido basada aparentemente en la variable tiempo y no obedece como resultado de un análisis profundo de las variables que se deben considerar para poder tomar una decisión en beneficio de los usuarios y la ciudad.

Se debió analizar concienzudamente y de manera conjunta, la parte técnica, financiera, jurídica y el beneficio social de la operación, pues no encontramos todos estos datos como parte de la evaluación para la toma de la decisión del modelo de gestión. Analizar además, las posibilidades reales de disponibilidad de flujos de caja por parte del Municipio de Quito y las opciones jurídicas que son varias expresadas en los informes del área jurídica de la EPMMQ.

Esta variable tiempo, que parecería ser vinculada a decisiones de índole político, nos hace pensar que es la razón que prevaleció para adoptar este Modelo de Gestión. Es indispensable resaltar, con la anticipación debida que este modelo adoptado, podría generar mayores pérdidas y dificultades financieras en el futuro cercano.

FINANZAS Y PRESUPUESTO

Mantuvimos una reunión formal con el Sr. Álvaro Guzmán, Gerente de Operaciones del Metro de Quito con el objeto de entender en principio, las acciones que realizaron para concluir que el mejor Modelo de Gestión que se adapta a las necesidades de la ciudad es el de una operación propia con asistencia técnica internacional. De igual forma hemos hecho seguimiento a las declaraciones en varios medios de comunicación de la gerente del Metro y su posición sobre el Modelo de Gestión.

Procedimos a solicitar a la empresa Metro de Quito, nos faciliten la documentación de respaldo tanto presupuestaria como legal, en la que se basaron para presentar ante el Directorio de la EPMMQ, la alternativa para que se adopte como Modelo de Gestión la *“Operación Propia con Asistencia Técnica Internacional”* en lugar del Modelo de Operación Internacional, que era la otra opción planteada. Nos interesa saber de igual manera bajo qué parámetros el Directorio tomó la decisión de aceptar lo sugerido por la administración del Metro, en reunión de Directorio del 02 de marzo de 2021; para esto hemos solicitado copia del Acta de Directorio correspondiente, pero se nos ha dicho que no está disponible hasta que se la apruebe en un nuevo Directorio.

Recibimos información parcial de la documentación solicitada y esperamos que en los próximos días se completará lo requerido ya que han expresado apertura para acceder a documentación.

Debemos expresar nuestra preocupación de la información que nos fue entrega , una vez analizada en las áreas financiera y presupuestaria, refleja diferencias importantes en costos del comparativo entre las dos alternativas bajo los mismos parámetros, igualmente no constan costos adicionales en las dos alternativas, que creemos son indispensables para llevar a cabo las labores de pre operación y de operación del Metro, esto definitivamente afecta la decisión adoptada, como también al presupuesto de la preoperación y a los tres años de operación que estaría por debajo del costo real. Esto requiere una necesidad de fondos adicionales que el Municipio tendría que desembolsar a corto plazo para mantener la operación del Metro de Quito, lo que afecta directamente al presupuesto general.

Adicionalmente, como se desprende de la información provista por la EPMMQ, el pedido que hace la administración, en el Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0370-O, del 01 de abril de 2021, dirigido al Administrador General, Secretario General de Planificación y Secretario de Movilidad, para la provisión de fondos para cubrir las necesidades del cronograma de la fase de preoperación y operación de la PLMQ, fondos que hasta el momento no están cubiertos, y que sin duda retrasan todos los cronogramas establecidos. La EMMPQ adopta la decisión de operación propia con Asistencia Internacional, sin tener la certificación legal de los fondos requeridos para emprender una operación de tal magnitud y responsabilidad.

La administración del Metro ha definido la necesidad de que se les asigne de manera urgente la cantidad de \$15.937.604,00 definidos como ruta crítica para el inicio de la fase de preoperación de la PLMQ, que pasa a formar parte del presupuesto que se requiere para esta fase inicial y que nada tiene que ver con el presupuesto de 12 millones ya asignados para los gastos corrientes de la EPMMQ.

De los valores solicitados por la EPMMQ como ruta crítica, nos llama la atención, el valor de \$12.682,756,00 para seguro de bienes, ya que de acuerdo al presupuesto presentado al Directorio en sesión ordinaria del 02 de marzo de 2021, no se refleja ese valor como parte de los gastos por seguros de la preoperación, sino un valor de \$1.896,366,00. Adicionalmente, en el reporte Quincenal #5 del 20 de abril de 2021; presentado por parte de la gerente del Metro al Concejo Municipal, en el numeral 4.2 Financiamiento para la operación establece un nuevo rubro para el monto de seguros de bienes a pagar por los 6 meses de preoperación por \$10.034.563,00 variando una vez más los valores que se requieren para cubrir esta necesidad.

Cuando comparamos el total del rubro de seguros correspondiente a la preoperación más tres años de operación, establecido en el presupuesto presentado en sesión de Directorio del 2 de Marzo de 2021 por \$13.411.647,00, con el total presentado al Concejo Municipal el 20 de abril de 2021 por un nuevo valor de \$41.376.354,00, encontramos que existe un incremento de \$27.964.707,00. Requerimos que la administración debe aclarar el porqué de esta diferencia o a qué rubro se debe el valor solicitado.

Fondos Requeridos - Ruta Crítica Impresindible 2021 PLMQ	
Rubro	Valor en USD.
Personal Operativo	1.004.848,00
Seguros de bienes	12.682.756,00
Asesoramiento técnico *	2.250.000,00
Costo total	15.937.604,00

El presupuesto asignado a la EPMMQ para el año 2021 es de \$12.000.000,00 que se utilizará para cubrir compromisos plurianuales, gasto parcial de nómina, bienes y servicios necesarios para el funcionamiento de la empresa. Nada tiene que ver este presupuesto con el requerido para la operación de la PLMQ, que se ha solicitado de manera insistente y que entendemos hasta el momento no se han asignado.

De igual forma estamos solicitando a la gerencia del Metro, se nos informe si el hecho de haber extendido la fecha de recepción final de la PLMQ de marzo a octubre, trae consigo o no, un desembolso de valores adicionales con respecto al contrato con GMQ y Fiscalización y si ese es el caso, nos determine el valor adicional que se debe cancelar a estas empresas por 9 meses adicionales de trabajo.

INFORME JURÍDICO

Procedimos con el análisis de los fundamentos, conclusiones y recomendaciones que realiza el Gerente Jurídico de la EPMMQ en los Memorando Nro. EPMMQGJ-2021-0080-M y Nro. EPMMQ-GJ-2021-0126-M, donde establece qué hay dos opciones claras de contratación:

- a. Régimen común
- b. Régimen especial.

Estas a su vez contienen dos opciones:

1. Contratación de asistencia técnica o
2. Contratación de servicios de operación completa.

Tomamos en cuenta el párrafo bajo “Recomendaciones “ del memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0126-M que dice “ Sin embargo de que las cuatro alternativas identificadas en el marco de la Ley Orgánica del Sistema nacional de Contratación Pública, su reglamento y resoluciones expedidas por el SERCOP, son absolutamente pegadas al marco legal vigente, en el citado informe jurídico se establece un orden de prelación, en la que la alternativa señalada en el numeral 1 es la que recomienda como la mejor opción desde el punto de vista jurídico por ser la que le permitiría cumplir con los objetivos institucionales dentro de los plazos ideales que se plantea la EPMMQ para la puesta en operación de la Primera Línea del Metro de Quito”.

Concluimos una vez más, en base al comentario del párrafo anterior, que el **factor tiempo** es la variable más importante que aparentemente guía este proceso de selección, cosa que como hemos expresado anteriormente, existen consideraciones de orden técnico y financiero que deben primar sobre la variable tiempo, que podrían determinar otra opción de modelo de gestión como la más conveniente para la ciudad.

B. CONSULTORÍA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA ACTIVIDADES

Los Términos de Referencia por medio del cual se está llevando a cabo el proceso de selección “EC-EPM METRO QUITO-203538-CS-QCBS / Estructuración técnica de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito” financiado por el Banco Mundial, establece que la empresa consultora seleccionada debe apoyar en la

elaboración de los Términos de Referencia para la selección de la empresa que va a proveer la Asistencia Técnica de la Operación y Mantenimiento del Metro de Quito.

Tomando en cuenta la importancia de lo que implica de cara a la operación del Metro, la selección de la Asistencia Técnica para la Operación y Mantenimiento, nos encontramos en el proceso de selección del estructurador que se está llevando a cabo. Mantuvimos una reunión con el equipo jurídico del EPMMQ y quienes nos manifestaron su apertura para que realicemos el debido acompañamiento.

Sin embargo la empresa Metro nos ha sabido comunicar que el Banco Mundial, ha negado la posibilidad que tengamos acceso a la documentación del proceso selectivo.

Hemos enviado una carta al Representante del Banco Mundial en Ecuador, con el fin de informarle sobre el respaldo de la Constitución del Ecuador que tiene esta veeduría y que somos parte de todo el proceso de selección del operador del Metro, en este caso la Asistencia Técnica.

Estamos seguros que el Banco reverá su decisión y podamos acceder a la documentación del proceso de selección, con el fin de informar a la ciudadanía sobre la transparencia del proceso de selección de esta consultoría. Creemos que los organismos multilaterales, apoyaran la transparencia siendo que la veeduría es parte del proceso de transparencia por ser una comisión ciudadana de control social legalmente constituida por las normas ecuatorianas.

Adicionalmente, hemos enviado oficios dirigidos al Alcalde y Vicealcalde, como también a los Concejales miembros del Directorio del Metro, con el objeto de actualizarles con el alcance de nuestra veeduría y compartir la información que hemos analizado hasta el momento.

C. MEDIOS DE COMUNICACIÓN ACTIVIDADES

Desde el inicio de nuestra gestión, hemos mantenido una política de puertas abiertas con los medios de comunicación. Consideramos que la prensa en sus diversas formas de expresión es el medio idóneo para hacer conocer a la ciudadanía nuestras actividades y resultados del proceso para el que fuimos elegidos.

Seguiremos informando a la ciudadanía sobre el avance del proceso de selección de la Asistencia Técnica para la Operación y Mantenimiento del Metro de la ciudad.

D. CONCLUSIONES

La Veeduría del Metro, ha llevado a cabo un análisis pormenorizado de los sustentos jurídicos y presupuestarios a los que pudimos tener acceso y determinaron que la administración del Metro de Quito presente al Directorio del Metro, la opción de “Operación Propia con Asistencia Técnica Internacional” a ser implementada para la operación del Metro de Quito, en nuestro primer informe concluimos:

1. Creemos que adicionalmente a los elementos evaluados, se debió incluir el justificativo técnico como parte primordial del análisis para tomar la decisión del Modelo de Gestión, ya que la operación y éxito del Metro de Quito, depende fundamentalmente de la capacidad del operador de ofrecer un servicio seguro, profesional, puntual y costo eficiente a la ciudadanía.
2. Nos preocupa el hecho de que al analizar los presupuestos presentados por la EPMMQ en distintas fechas, tanto al Concejo Metropolitano, como al Directorio del Metro, estos reflejan importantes cambios que ponen en duda el contenido de los informes y generan una desconfianza si realmente los costos son menores comparados con un operador internacional.

3. La administración del Metro presentó en sesión del Directorio del Metro un costo total de operación por los tres años y medio de \$158MM, valor que sirvió de base para adoptar el Modelo de Gestión de "Operación propia con Asistencia Técnica Internacional"; cuando en la presentación quincenal # 5 del 20 de abril, realizada al Concejo Metropolitano, el costo total de operación del mismo Modelo de Gestión, por el mismo tiempo de preoperación y operación, sobrepasa los \$202MM. Concluimos que no hay consistencia en los números presentados.
4. Los informes del área jurídica de la EPMMQ, determinan que tanto bajo Régimen Común como Régimen Especial, se puede llevar a cabo la contratación de la operación del Metro en las modalidades de Asistencia Técnica y Servicios de Operación Completa, motivo por el cual creemos que probablemente, la variable que ha determinado la adopción de el actual Modelo de Gestión es la de **tiempo** relacionado este con intereses de cumplimiento de orden político.
5. El Directorio del Metro, debería hacer un alto, y dedicar un espacio de tiempo para revisar toda la información que les llevó a determinar el actual Modelo de Gestión, para de esta manera ratificar o rectificar la decisión tomada.
6. La incidencia de esta decisión de Modelo de Gestión en cuanto a flujos de caja que debe garantizar el Municipio tanto para sostener la administración de la operación, como para cubrir el valor del subsidio, la incidencia de incorporar más de 600 personas a la nómina, más la falta de experiencia del equipo de la Alta Dirección del Metro, y la ligereza con la que aparentemente se presentan las cifras presupuestarias, nos da lugar a pensar que la sostenibilidad de la operación del Metro en el tiempo podría estar seriamente comprometida.

Finalmente es de importancia máxima, al ser la veeduría del Metro, una comisión ciudadana de control social legalmente constituida por las normas ecuatorianas, se facilite en la práctica el acceso a toda la documentación del proceso de Estructuración técnica de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, el mismo que a su vez generará los Términos de Referencia de la selección

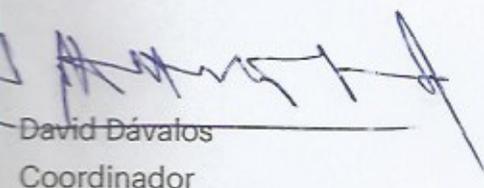
de la empresa que va a dar el apoyo a la EPMMQ en la operación y mantenimiento bajo el actual Modelo de Gestión.

Nos encontramos en espera de la respuesta del Banco Mundial la que sin duda será de total apertura a la transparencia que se traduce en el acceso al proceso en mención.

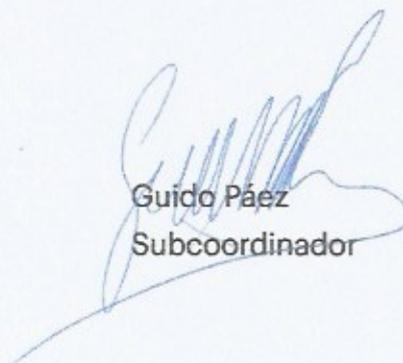
Nos preocupa sobre manera que la contratación discrecional con el modelo de asistencia técnica, convertida al Metro de Quito, en un botín político cuyo interés sea el de "manejar" los contratos, es necesario blindar estos procesos con el fin de impedir que estos actos se lleven a cabo.

De igual forma existe la incertidumbre de si este proceso y su cuantiosa inversión, esté encaminado a favorecer a empresas públicas con las que el Metro y sus Directivos hayan tenido algún tipo de relación profesional.

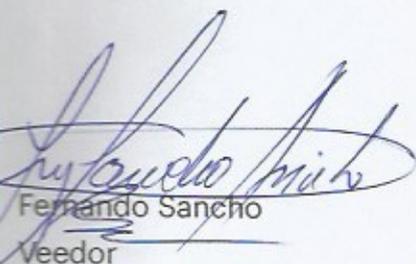
Atentamente,



David Dávalos
Coordinador



Guido Páez
Subcoordinador



Fernando Sancho
Veedor

Documento firmado electrónicamente

Mesías Dávila
Veedor