



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

Asunto: Informe técnico de la EPMMQ respecto del reporte mensual de la veeduría ciudadana.

Señor Doctor
Jorge Homero Yunda Machado
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

Mediante correo electrónico de 23 de abril de 2021, el doctor David Dávalos, Coordinador de la Veeduría Ciudadana para “*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*”, puso en conocimiento, por correo institucional, el Reporte Mensual inherente a las actividades realizadas durante los primeros 30 días de la Veeduría Ciudadana aprobada mediante Resolución No. CPCCS-SNCS-2021-0014-RES de 18 de marzo de 2021, por el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social; al respecto, cúmpleme con informar lo siguiente:

Con la finalidad de brindar una mejor explicación respecto del contenido del Reporte Mensual de la Veeduría Ciudadana, se lo hará en el orden de los puntos que constan en el mismo:

A.MODELO DE GESTIÓN:

Respecto de las acotaciones que realizan los miembros de la Veeduría Ciudadana en cuanto al modelo de gestión para la operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, que ha sido dispuesto por el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), mediante Resolución No. DEPMMQ-005-2021 de 02 de marzo de 2021, se debe considerar que, desde sus orígenes, la identificación y posterior definición del proyecto Metro, siempre fue ideado y concebido como parte constitutiva de la red integrada de servicio de transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.

Esta determinación le confiere al Subsistema Metro, el rol de estructurador funcional y eficiente del sistema de transporte público, no solo por su capacidad de trasladar una gran cantidad de personas y la oferta de un servicio digno y de calidad, también por contribuir



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

en el desarrollo integral de la ciudad de Quito. Es importante mencionar que el referido subsistema metro es concebido como la columna vertebral del sistema de “transporte” y no del sistema de “tránsito” (como se refiere el primer informe de la veeduría), dos conceptos distintos que deben estar claros para el trabajo que se realiza desde la EPMMQ.

Considerando la premisa anterior, dentro de las políticas de desarrollo de la ciudad que actualmente rigen en la legislación municipal, como lo es el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2015 – 2025, Política M1, Objetivo 1.1, pág. 68, se hace mención que: *“Se utilizará el transporte Público -TP como medio preferente de desplazamiento, mediante un sistema masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución de tiempo de viaje, conectividad y cobertura”.*

Así, la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) constituye el eje fundamental de la red mencionada, reestructurando los servicios troncales y alimentadores, considerando el principio de complementariedad y el necesario proceso de optimización del actual Subsistema Metrobús-Q; y, respecto de las rutas que se diseñen para el subsistema convencional, se propenderá a que éstas sean transversales y complementarias, debiendo obligatoriamente alimentar a los subsistemas Metrobús-Q y Metro de Quito.

En este sentido, es importante indicar que mediante Ordenanza Metropolitana No. 237 sancionada el 27 de abril de 2012, se creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), misma que fue reformada con Ordenanza Metropolitana No.383 sancionada el 02 de abril de 2013.

Conforme la Ordenanza de creación y su reforma, el Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, prevé en su artículo I.2.154 que: **“El objeto principal de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito” será el de desarrollar, implementar y administrar el subsistema “Metro de Quito” en el marco de las políticas y normas expedidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (...);** así también, el artículo I.2.155 ibidem señala que las potestades de la EPMMQ, son: **“a. Planificar y realizar los estudios que se requieran para la construcción, equipamiento y explotación del Subsistema de Transporte Metro de Quito (...)** **b. Administrar, operar, mantener y, en general, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito (...).”** (Lo acentuado me pertenece)

En tal sentido, conforme el objeto principal y facultades expuestas dentro del marco legal vigente, se establece que los ámbitos de acción por parte de la empresa y de todos sus funcionarios, quienes deben “cumplir con las obligaciones de su puesto, con solicitud,

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

eficiencia, calidez, solidaridad y en función del bien colectivo, con la diligencia que emplean generalmente en la administración de sus propias actividades”, están encaminadas a cumplir los objetivos de la empresa. Es importante indicar que todas las decisiones tomadas por parte de la actual administración son de estricto cumplimiento técnico-normativo y no buscan ningún beneficio político o personal.

A nivel mundial el servicio de transporte público es subsidiado, debido a que es considerado como un servicio de necesidad básica; la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 394 establece que: *“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias (...)”*. En Ecuador, el sector transporte cuenta con compensaciones económicas (subsidios) directas a través de pagos a las operadoras de transporte público, e indirectas aquellas que están enfocadas a los combustibles, por ejemplo; éstas últimas también benefician de gran manera a los vehículos de uso particular. Este tipo de contribuciones al sector transporte permite reducir las desigualdades y mejorar la calidad de vida de la población, cubriendo en parte el valor de la operación.

El Sistema Integrado de Transporte Público busca generar mayores beneficios y oportunidades a los usuarios, puesto que, con una tarifa accesible podrán hacer uso de varios subsistemas de transporte, recorriendo una mayor distancia hasta llegar a su destino, sin tener que pagar por cada transferencia dentro del sistema integrado.

La puesta en marcha de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), requiere destinar un contingente importante de recursos necesarios para su pre-operación, operación y mantenimiento, esto con el objetivo de ejecutar las tareas necesarias para garantizar su óptimo funcionamiento a lo largo del tiempo; este presupuesto estará destinado a cubrir los rubros de costos y gastos generados para la contratación de personal, mantenimientos, software y equipos, entre otros propios del sistema.

En este sentido, es importante señalar que el “Modelo de Gestión” dispuesto, permitirá que el presupuesto destinado sea utilizado de forma eficiente, a fin de ofertar un servicio de transporte digno, accesible y cubriendo las necesidades identificadas de la ciudadanía.

El modelo de gestión aprobado el 02 de marzo de 2021 por el Directorio de la EPMMQ menciona que es *“la gestión directa por contrato prevista en el artículo IV.2.20 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito”*, la forma en la que operará el Subsistema Metro, *“considerando para ello la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia”*, al igual que cualquier otro posible modelo de gestión a ser considerado, conllevará a que el

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito certifique el presupuesto necesario para cubrir con todos los costos y gastos que se requieren en la pre-operación (etapa en la que no se generan recursos propios), operación y mantenimiento de la PLMQ.

En el Reporte Mensual del 22 de abril de 2021 de la Veeduría Ciudadana, se menciona que es de la opinión de sus integrantes “(...) 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”; ante lo cual, la EPMMQ informa que, si bien respeta la opinión de los miembros de la Veeduría Ciudadana, la “Metodología para la Determinación de Contrato de Operación” (ANEXO 1), indica que esta incluye tres análisis fundamentales:

- **Análisis Técnico:** Evaluación Técnica de las alternativas de un modelo de gestión de operación eficiente, ventajas y desventajas, lo cual se encuentra previsto en el Informe de “Análisis de Alternativas del Modelo de Gestión” (ANEXO 2).
- **Análisis Jurídico:** Evaluación jurídica del régimen de los servicios públicos en el Ecuador y su aplicación para el caso concreto del servicio de transporte de la PLMQ, que consta en el Memorando No. EPMMQ-GJ-2021-0080-M de 08 de febrero de 2021, “Informe Jurídico sobre alternativas legales de contratación para la Operación, Mantenimiento y Transferencia Tecnológica de la PLMQ” (ANEXO 3).
- **Análisis de Costos:** Análisis de costos de las actividades a ser ejecutadas que consta en el “Informe de Costos de Alternativas de Modelo de Gestión” (ANEXO 4).

Así también, es necesario indicar que la “*variable tiempo*”, es un aspecto técnico adicional importante que formó parte de los tres análisis mencionados, considerando que el aplazamiento de la operación comercial de la PLMQ tendría fuertes afectaciones económicas al proyecto, tomando en cuenta que la infraestructura y material rodante (trenes) están próximos a ser entregados. Es así que, al mantener parada la inversión, se requerirá la erogación de recursos para cubrir gastos, tales como: mantenimiento, limpieza, seguridad, persona, entre otros, y sobre todo no disponer de los ingresos tarifarios ya presupuestados.

La determinación del Modelo de Gestión fue realizado a través de un análisis técnico, económico y jurídico como se menciona antes, posteriormente se contrastaron los tres enfoques de análisis para dar paso a una propuesta técnicamente viable, jurídicamente sustentable y económicamente beneficiosa para la ciudadanía. Contemplando factores importantes, detallados a continuación:

- La normativa legal aplicable para una empresa pública.
- La necesidad de contar con experiencia internacional que pueda garantizar la puesta en marcha de un metro subterráneo, proyecto pionero, primero a nivel nacional.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

- Evitar transferir el costo de operación al usuario final y canalizar de manera efectiva, el posible aporte municipal que se requiere para cubrir todos los costos de operación.
- El modelo de gestión definido deberá poner en marcha la PLMQ, toda vez que la obra esté concluida y el material rodante sea entregado, con el objetivo de cumplir con los beneficios que busca el proyecto.
- Asegurar que el servicio a ofrecerse a la ciudadanía sea digno, accesible y de calidad.

En el estudio de viabilidad socio económica para la construcción de la PLMQ (2010), elaborado por Metro Madrid S.A., se realiza una estimación de los beneficios sociales proyectados a 29 años de operación del servicio, el mismo que ha sido tomado como referencia en los análisis internos de la EPMMQ.

Los beneficios sociales estimados por la operación en 29 años de la PLMQ ascienden a \$2'235.665.513, correspondiente a:

Monto	Descripción
\$1'851.938.962	Aumento de la productividad en los ciudadanos (ahorro de tiempo de viaje)
\$24.224.153	Reducción de la siniestralidad
\$238.255.769	Reducción de costos de operación
\$5.683.422	Disminución de la contaminación atmosférica
\$78.401.000	Ahorro energético
\$33.721.253	Reducción de los gases de efecto invernadero

Fuente: Viabilidad socio económica para la construcción de la PMLQ (2010), Metro Madrid S.A

La implementación del Modelo de Gestión, analiza el interés ciudadano, el beneficio de la ciudad, y el factor tiempo, esta última, como una variable técnica fundamental que identifica varios gastos a ser considerados una vez que la infraestructura y material rodante sean entregados, como es: seguridad, personal, limpieza, mantenimiento entre otros, es importante identificar que, el retraso en la puesta en marcha de la PLMQ afectará en la recaudación esperada por concepto de ingresos tarifarios, factores que han sido de importancia para la toma de decisiones.

Con el afán de cumplir con los objetivos planteados para la puesta en marcha del subsistema, a la EPMMQ le sería de mucha utilidad que la Veeduría Ciudadana nos haga llegar los cálculos de la pérdida financiera a la que hacen referencia, para así establecer las estrategias de mitigación correspondientes.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

Por otro lado, es importante que se conozca que previo a la definición del modelo de operación, mantenimiento y en general, la explotación de la infraestructura, el material rodante y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro, se realizaron varios talleres con los expertos de los organismos multilaterales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Europeo de Inversiones (BEI), Banco Mundial (BM) y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y de otros metros de la región para recabar la información necesaria, exponer los análisis realizados por Metro de Quito y conocer las experiencias exitosas de proyectos de transporte similares; todos estos insumos, adicionales a la información que anteriormente se había levantado en la EPMMQ con las distintas consultorías contratadas, permitieron estructurar los informes presentados para la definición del modelo de operación propuesto y aprobado por el Directorio de la EPMMQ.

Así también, el análisis de alternativas para la puesta en marcha del Metro de Quito fue expuesta ante el Directorio en sesión ordinaria del 01 de febrero de 2021, con ello además, se realizaron mesas de trabajo con los miembros del Directorio de la EPMMQ, sus equipos técnicos y jurídicos, a las cuales también asistió el representante de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción- Quito Honesto, conforme se puede verificar en los registros de asistencia que se adjuntan (**ANEXO 5**). Estas mesas de trabajo tuvieron lugar conforme se detalla a continuación:

DETALLE DE LAS MESAS DE TRABAJO		
No.	Fecha	Convocatoria
Primera Mesa de Trabajo	Miércoles 24 de febrero de 2021, a las 15h00.	Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0191-O de 22 de febrero de 2021.
Segunda Mesa de Trabajo	Viernes 26 de febrero de 2021, a las 10h00.	Se convocó en la mesa de trabajo efectuada el 24 de febrero de 2021.

Con este antecedente, la Gerencia de Operaciones de la EPMMQ, elaboró en el mes de febrero de 2021, el “Informe de Costos de las Alternativas de Modelo de Gestión”, constante en el (**ANEXO 4**), el mismo que contiene el detalle de los rubros de costos y gastos necesarios para ejecutar la operación y mantenimiento en las etapas de Pre operación y Operación de la PLMQ. Para el desarrollo del análisis de costos, se tomó como referencia las reuniones de trabajo mantenidas con la Banca Multilateral, las mesas de trabajo con los miembros del Directorio de la EPMMQ y la información técnica y financiera contenida en las consultorías externas indicadas a continuación:

1. Planteamiento del modelo financiero (Empresa IKONS ATN), 2020.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

- 2.Planteamiento del modelo financiero (Empresa Deloitte), 2019.
- 3.Consultoría “Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Contrato de Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito”, (Empresa Deloitte), junio 2019.
- 4.Informe Ejecutivo No.1 Requerimiento de Personal Operación y Mantenimiento del Contrato de Fiscalización de la fase 2, Construcción de Obras Civiles, Provisión y montaje del Sistema de Equipamiento e Instalación de la Primera Línea del Metro de Quito (Empresa Metro Alianza Consorcio), febrero 2021.
- 5.Estructuración del modelo tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros de Quito (Producto 1), desarrollada por la Empresa GSD. Junio 2017.

Desarrollado el análisis de costos, descrito a profundidad en el “Informe de Costos de las Alternativas de Modelo de Gestión”, se determinó los presupuestos referenciales para las dos opciones presentadas al Directorio de la EPMMQ, los mismos que se detallan a continuación:

**Ilustración 1 Cuadro 1, Presupuesto de Costos para Alternativas de Contratación de Modelo de Gestión
(Lapso de Análisis 3 años y 6 meses)**

Rubros	Alternativa 1 Contratación de Servicios de Operación	Alternativa 2 Operación propia con contratación de Servicios de Asistencia Técnica Internacional
Costo Total de Operación	\$171.882.272	\$158.475.726
Personal	\$41.846.130	\$33.404.811
Mantenimiento	\$39.658.116	\$38.650.838
Fiscalización	\$3.292.173	\$0
Control de Gestión	\$0	\$1.429.202
Asistencia Técnica	\$0	\$15.765.531
Utilidad para Contratista	\$18.662.980	\$0
Resto de Rubros	\$ 68.422.873	\$ 69.225.344

Del cuadro se desprende que el presupuesto de la opción de contratación del Modelo de Operación mediante Servicios de Operación Completa es de USD \$171.882.273 en 6

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

meses de pre – operación y tres años de operación; mientras que, para el caso de la opción de contratación con Asistencia Técnica Especializada es de USD 158.648.134; siendo este último la opción de menor costo financiero según el análisis realizado.

Todos los análisis financieros iniciales para los procesos de contratación de servicios se basan en presupuestos referenciales definidos en las consultorías mencionadas anteriormente; los valores definitivos para la pre-operación, operación y mantenimiento de la PLMQ, se evidenciarán una vez que se lleve adelante y culminen los proceso de contratación, mismos que serán manejados a través de una licitación pública, de esta forma se asegura un proceso transparente y concurrente, que permita a la EPMMQ contar con ofertas con menores costos y que cumplan con las especificaciones técnicas requeridas.

Así también, otro elemento que contribuirá en los próximos meses a definir con mayor precisión el presupuesto de la operación de la PLMQ, será el trabajo a ser ejecutado por la Asistencia Técnica Especializada, que realizará los ajustes necesarios tanto en las condiciones de los servicios como en el presupuesto general.

Es importante mencionar que, una vez estimado el presupuesto referencial del Modelo de Gestión aprobado para la PLMQ, se identificaron actividades y contratos que no serán ejecutados directamente por la EPMMQ y que, si bien no forman parte directa del presupuesto de pre-operación, operación y mantenimiento, su contratación es necesaria y se encuentra a cargo del Municipio de Quito, esto es: la tecnificación del recaudo tarifario de todo el sistema municipal de transporte (Sistema Integrado de Recaudo), y el aseguramiento de los bienes e infraestructura de la PLMQ que pasarán a formar parte del catastro de bienes del Municipio de Quito (Seguros) en los próximos meses.

En este sentido, el Sistema Integrado de Recaudo constituye un elemento fundamental para el proceso de integración de los subsistemas de transporte público que operarán en el Distrito Metropolitano de Quito (Metro, Metrobús - Q y Convencional), u objetivo es consolidar una forma de pago única en toda la red de transporte, con medios de pago electrónicos que faciliten aplicar la política tarifaria aprobada en la Ordenanza Metropolitana No. 017-2020. Por otra parte, desde el 31 de marzo de 2021, la EPMMQ inició la etapa de recepción de obra civil en las 15 estaciones mediante inspecciones técnicas especializadas, por parte del personal de la Empresa; así también, que hasta octubre del presente año se contempla culminar la recepción de equipos y material rodante (trenes), los cuales entrarán a formar parte del catastro de bienes municipales, bienes que obligatoriamente deben ser asegurados por parte del DMQ.

Para el análisis de costos de estos rubros se utilizó la información de presupuestos referenciales que maneja la Administración General del Municipio de Quito para los

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

seguros, y para el Sistema de Recaudo se utilizó una estimación basada en las consultorías existentes (GSD Plus), obteniendo los siguientes valores:

PROYECTO	Preoperación (2021)	Año 1 (2022)	Año 2 (2023)	Año 3 (2024)
PROYECTO DEL SERVICIO DE RECAUDO EPMMQ Y EPMTQP		\$2.418.907	\$3.411.118	\$3.834.688
CONTRATACIÓN DE SEGUROS A CARGO DEL MUNICIPIO DE QUITO	\$12.682.756	\$10.235.254	\$10.439.959	\$10.648.759

Estos rubros que no son parte del presupuesto de la EPMMQ, por su naturaleza deben ser incluidos en el presupuesto del Municipio de Quito, sin embargo, son componentes indispensables para la puesta en marcha de la PLMQ, independientemente del Modelo de Gestión seleccionado.

Finalmente, dentro de este punto es importante poner en su conocimiento que, posterior a la emisión de la Resolución No. DEPMMQ-005- 2021 de 02 de marzo de 2021, con la cual el Directorio de la EPMMQ dispuso a la Gerencia General que **“para la operación, mantenimiento y, en general, la explotación de la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, emplee la figura de gestión directa por contrato prevista en el artículo IV.2.20 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, considerando para ello la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia (...)”**, mediante Oficio CAN/CEC 332/2021 de 18 de marzo de 2021 (ANEXO 6), los representantes del Banco Interamericano de Desarrollo – BID, Banco Mundial, Banco de Desarrollo de América Latina- CAF, y Banco Europeo de Inversiones- BEI, comunicaron: **“(…) Consideramos que la decisión respecto al modelo para la operación de la Primera Línea del Metro de Quito tomada por el Directorio de la EPMMQ, y bajo exclusiva responsabilidad de la Empresa y el Municipio, constituye un hito fundamental para la puesta en servicio del sistema (...)”**, y remitieron las recomendaciones respecto del modelo seleccionado para la operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, las mismas que se encuentran enmarcadas en las acciones definidas por la Gerencia General de la EPMMQ para la consecución de los objetivos planteados.

De este particular se puso en conocimiento de los miembros del Directorio de la EPMMQ, mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0343-O de 24 de marzo de 2021 (ANEXO 7).

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

A.1. FINANZAS Y PRESUPUESTO:

En cuanto a las observaciones de los miembros de la Veeduría Ciudadana respecto a este punto, se realiza las siguientes aclaraciones:

- *“(...) 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 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, sin tener la certificación legal de los fondos requeridos para emprender una operación de tal magnitud y responsabilidad (...)”*

A la presente fecha, el equipo técnico de la EPMMQ, de la mano con expertos internacionales, se encuentra realizando el levantamiento de los Términos de Referencia y Estudio de Mercado, documentos habilitantes para llevar a cabo el proceso de contratación de la Asistencia Técnica Especializada, conforme lo dispuesto por el Directorio de la EPMMQ.

En este sentido, es importante mencionar que en el artículo 24 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCPP) indica que, las entidades previamente a la convocatoria, deberán certificar la disponibilidad presupuestaria y la existencia presente o futura de recursos suficientes para cubrir las obligaciones derivadas de una contratación, en concordancia a lo establecido en el artículo 115 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas; por lo que, la obtención de la certificación presupuestaria debe realizarse de manera previa a que la institución contraiga una obligación con un tercero e inicie la fase precontractual, fase en la que aún no nos encontramos, por lo que no se han comprometido recursos para tal propósito.

- *“(...) 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 (...)”.*

Al respecto, es preciso indicar que la Resolución No. A-085 (ANEXO 8) suscrita por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, el 24 de noviembre de 2020, en su artículo 1 dispone: *“Delegar a la EPMMQ, por medio de su Gerente General, la recepción de la infraestructura, bienes, secciones, sistemas de la obra y demás activos que deba recibir*

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

el GAD DMQ, con motivo del Contrato para la Ejecución de la Primera Línea del Metro de Quito, Fase: 2 Construcción de las Obras Civiles, Provisión y Montaje del Sistema de Equipamiento e Instituciones (el Contrato) (...)”.

Así también, la Resolución No. A-005-2021 suscrita el 02 de febrero de 2021 (**ANEXO 9**), señala: “*Art. 1. Delegar a la Empresa Pública Metropolitana de Quito, por medio de su Gerente General, la recepción de los activos, bienes muebles, equipos y materiales de acuerdo al objeto de contrato para la Adquisición y Financiamiento del material rodante, vehículos auxiliares, equipos y herramientas de taller y lote de repuestos para la Primera Línea del Metro de Quito, con observancia al cumplimiento de los siguientes lineamientos:*

(...)

(e)“La EPMMQ, en coordinación con los órganos competentes del GAD DMQ, efectuará el procedimiento administrativo técnico, financiero y legal para el registro e ingreso en el sistema contable municipal de la información de la infraestructura, bienes, secciones y sistemas de la obra que se recibe (...)” (lo resaltado me pertenece).

De la normativa citada anteriormente, es menester mencionar que los bienes sujetos a aseguramiento son parte del Patrimonio de Municipio de Quito, y que a la **EPMMQ, conforme el cumplimiento de las delegaciones previamente descritas, le corresponde la recepción, ingreso y registro contable al sistema municipal.**

Consecuentemente, respecto a los valores descritos para este concepto, una vez que se aprobó el modelo de gestión, fue necesario ajustar el valor proyectado inicialmente para el aseguramiento de los bienes, tomando como referencia la identificación de costos proporcionado por la Administración General del Municipio de Quito, puesto que como se ha mencionado en líneas anteriores estos bienes son de propiedad del GAD Metropolitano de Quito, y por tanto esta responsabilidad recae en esa Institución, así como el financiamiento de la misma.

Respecto a la solicitud que se realiza al final de este punto inherente a “*(...) estamos solicitando a la Gerencia del Metro, se nos informe si el hecho de haber extendido la fecha de recepción final de la Primera Línea del Metro de Quito de marzo a octubre trae o no consigo 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*”; al respecto me permito indicar que, la EPMMQ suscribió tanto con el Consorcio GMQ, como con el Consorcio Metro Alianza- MAC, Actas de Enmiendas a los contratos, conforme se detalla a continuación:

a) ACTA SUSCRITA CON EL CONSORCIO GMQ (GERENCIAMIENTO DEL PROYECTO)



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

a.1) MONTO: Se informa que el 02 de octubre de 2020 se suscribe un Acta de Enmienda 3 (**ANEXO 10**) al Contrato No. SD-EPMMQ-2017-BID-001 “PARA SERVICIOS CONSULTORIA (Suma Global) DEL PROYECTO SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE QUITO- PRIMERA LINEA DEL METRO DE QUITO” entre la EPMMQ y GMQ, con un costo de ampliación al contrato de

DESCRIPCIÓN	VALOR CONTRACTUAL
ENMIENDA No. 3	USD 3.783.809,69

El valor antes descrito no incluye el valor del IVA.

La Certificación Presupuestaria inherente al valor contractual consta en el (**ANEXO 11**).

a.2) OBJETO: Las actividades principales de la enmienda son las siguientes:

- Gerenciar la obra hasta la Fecha de Terminación de las Obras Permanentes prevista para el 31 de marzo de 2021.
- Colaborar con el Ingeniero para el periodo de cierre de las obras, la notificación de defectos, la liquidación económica del contrato de construcción y la emisión del "Certificado de Recepción", en cumplimiento de los tiempos establecidos en el Contrato FIDIC para estas actividades cubre los servicios de Gerenciamiento del Proyecto.
- Todas las actividades de finalización de la construcción, la entrega de las obras permanentes incluyendo el acompañamiento durante la etapa de pruebas, la notificación de defectos, la recepción de partes de obra, la recepción de obra o sección hasta la declaración de terminación del contrato por parte de la contratista (Consorcio CL 1) y la verificación del certificado de pago correspondiente.
- Colaborar técnicamente con el ingeniero para la resolución de Controversias que pudieran surgir con el Contratista al amparo de la Clausula 20. Reclamaciones, Controversias y Arbitraje del Contrato.

a.3) PLAZO: El plazo del Acta de Enmienda 3, es hasta el 18 de octubre de 2021.

a.4) NO OBJECCIÓN DE LOS ORGANISMOS MULTILATERALES DE FINANCIAMIENTO: Mediante Comunicación CAN/CEC-11428/2020 remitida por correo electrónico de 25 de septiembre de 2020, el Banco Interamericano de Desarrollo indica: "(...) *le informamos que una vez revisada la documentación y analizado el requerimiento, el Banco no tiene objeciones que formular a su solicitud por lo que se*



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

puede avanzar con los procesos respectivos para la firma de la Enmienda 3. (...)".

b) ACTA SUSCRITA CON EL CONSORCIO METRO ALIANZA (FISCALIZACIÓN DEL PROYECTO)

b.1) MONTO: Se informa que el 04 de octubre de 2020 se suscribe un acta de enmienda 4 al contrato de CONSULTORIA (**ANEXO 12**) (Remuneración mediante pago de una suma global) PARA LA FISCALIZACIÓN DE LA FASE 2, CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS CIVILES Y DE LA PROVISIÓN Y MONTAJE DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTO E INSTALACIONES, entre la EPMMQ y Fiscalización MAC, con un costo de ampliación al contrato de:

DESCRIPCIÓN	VALOR CONTRACTUAL
ENMIENDA No.4	USD 10.566.766,10
FISCALIZACIÓN FASE 2 DE LA PLMQ – INFORME No. (CONSTRUCCIÓN)	USD 9.575.544,17
SERVICIOS ADICIONALES FISCALIZACIÓN No. LICB-EPMMQ-2014-116 (MATERIAL RODANTE)	USD 991.221,93

El valor antes descrito no incluye el valor del IVA.

La Certificación Presupuestaria consta en el (**ANEXO 13**).

b.2) OBJETO: Las actividades principales de la enmienda son:

- Los servicios de fiscalización del proyecto, incluyendo todas las actividades hasta la finalización de la construcción (prevista para el 31 de marzo de 2021 conforme la línea base 5 suscrita el 20 de julio de 2020), supervisión y acompañamiento durante la etapa de pruebas, la notificación de defectos, la liquidación económica del contrato, la suscripción del Certificado de Recepción de Obras, el trámite de Declaración de Terminación por parte del Contratista, la verificación del certificado de pago correspondiente (según se define en el Contrato FIDIC suscrito con el Consorcio Línea 1 Metro de Quito para la provisión de las obras civiles y el equipamiento e instalaciones de la PLMQ, de acuerdo a las cláusulas 10.1, 14.6, y 14.10 del Contrato FIDIC), y el acompañamiento a la EPMMQ en el cierre contractual del contrato suscrito con CL1; además de, la supervisión de la fase final de recepción en sitio de los equipos que comprenden el Contrato de Provisión de Bienes No. LICB-EPMMQ-2014-116.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

b.3) PLAZO: El plazo de la enmienda 4, es hasta el 18 de octubre de 2021.

b.4) NO OBJECCIÓN DE LOS ORGANISMOS MULTILATERALES DE FINANCIAMIENTO: Mediante correo electrónico de 1 de septiembre de 2020, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) otorgó su No Objeción para la suscripción de la enmienda No. 4, entre la EPMMQ y Metro Alianza Consorcio para ampliar los Servicios de Consultoría para la Fiscalización de la fase 2 del Proyecto Primera Línea del Metro de Quito y para la supervisión del material rodante, por un plazo adicional de 13 meses y 15 días adicionales, contados a partir del 4 de septiembre 2020, y por un monto de US\$10.566.766,10.

A.2. INFORME JURÍDICO:

Respecto a los planteamientos que los miembros de la Veeduría Ciudadana realizan en su Reporte Mensual inherentes al Informe Jurídico, es preciso señalar que este, de conformidad con el acápite 1.7 del Memorando No. EPMMQ-GJ-2021-0080-M (página 2), se fundamentó en el Producto entregado por el Abg. Juan Pablo Aguilar, como parte de la “Consultoría de Asesoramiento Legal al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro del Metro de Quito” (**ANEXO 14**), que fue contratada por el Banco Interamericano de Desarrollo en diciembre de 2020, y que concluye:

“(…)

- 1. La contratación de servicios, al amparo de la Ley del Sistema Nacional de Contratación Pública, es una alternativa posible si se requiere contar con la colaboración externa para la prestación del servicio de transporte en la primera línea del Metro de Quito.*
- 2. Para la contratación de servicios deberá establecerse, a partir de un análisis de las necesidades de tiempo, la conveniencia de aplicar el procedimiento general o el especial por giro específico del negocio.*
- 3. La alianza estratégica no es una posibilidad aplicable al esquema propuesto por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.*
- 4. La propuesta de alianza estratégica formulada por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito es, en realidad, una concesión de servicio público, pues implica delegar la gestión del mismo a una empresa internacional.*
- 5. Por mandato constitucional, la empresa metropolitana no está facultada para delegar la gestión del servicio. Puede optar por la gestión indirecta por medio de un contrato de servicios, pero no cabe que deje de ejercer la competencia que se la ha asignado y para la cual fue creada.*

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

6. Si la intención es delegar el servicio, debe modificarse el esquema hasta hoy establecido, por medio de empresa pública, eliminando a ésta, para sustituirla por una concesión otorgada por la Municipalidad.

7. En todo caso, el conocimiento del negocio que se pretende concesionar es fundamental para que se puedan establecer las condiciones de la concesión y no se tropiece con dificultades durante su ejecución”.

Así también, es necesario precisar que el Reporte Mensual de la Veeduría Ciudadana en su página 8, al referirse a los informes emitidos por la Gerencia Jurídica de la EPMMQ, contenidos en memorandos No. EPMMQ-GJ-2021-0080-M y No.

EPMMQ-GJ-2021-0126-M, manifiesta: “Concluimos una vez más, en base al cometario 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 podría determinar otra opción de modelo de gestión como la más conveniente para la ciudad”.

Sobre el particular, cabe señalar que el Memorando EPMMQ-GJ-2021-0080-M de 8 de febrero de 2021, inherente a “Informe Jurídico sobre las alternativas de contratación para la Operación, Mantenimiento y Transferencia Tecnológica de la PLMQ” (ANEXO 3), que tiene 18 páginas, desarrolla con bastante amplitud los antecedentes, base legal, análisis de cada una de las alternativas legales de contratación para la operación, mantenimiento y transferencia de la Primera Línea de Metro de Quito, todas ellas en el marco de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento y las resoluciones emitidas por el SERCOP. El informe contiene además las conclusiones y recomendaciones.

En la página 14 del citado Informe Jurídico, se señala lo siguiente:

“(…) En lo referente al alcance de la prestación de los servicios, **las autoridades de la EPMMQ se encuentran analizando la conveniencia técnica de las siguientes alternativas:** (i) contratar el servicio completo de operación y mantenimiento de todos los subsistemas de la PLMQ, así como de los servicios conexos (limpieza, guardianía, etc.) con un solo proveedor del servicio; y, (ii) la contratación de una asistencia técnica en la implementación de todos los procesos asociados a la organización y gestión de la operación y mantenimiento del sistema Metro”. (Lo subrayado me pertenece).

En la página 15 del Informe Jurídico, se advierte lo que sigue:

“(…)

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

- *Consideraciones de orden técnico y económico que debe definir la EPMMQ*

En las reuniones de trabajo se ha discutido la conveniencia de realizar una contratación completa del servicio de operación y mantenimiento de la PLMQ, que incluya un empaquetamiento de servicios, incluidos los servicios conexos: guardianía, limpieza, pago de servicio de energía de tracción, servicios de energía auxiliar, servicios de mantenimiento y protección contra incendios, mantenimiento del sistema de ventilación y pozos de bombeo, sistema de recaudo, seguros, contratación de la RED P25 y contratación de certificación ISO; o, la conveniencia de segregar esos servicios y convocarlos en procedimientos separados, por no corresponder a la esencia del servicio de operación y mantenimiento. En caso de optar por la contratación del servicio completo, el proveedor que resulte seleccionado deberá subcontratar los servicios conexos, teniendo en cuenta que el artículo 79 de la LOSNCP establece un límite del 30% del monto reajustado para la subcontratación. Esta definición se la podrá adoptar una vez que se cuente con el estudio de mercado, que permita definir los costos propios de la operación y mantenimiento frente a los de los servicios conexos, a fin de determinar si su subcontratación no exceda el límite del 30% fijado en la ley.

En caso de que se exceda el límite del 30%, la EPMMQ deberá optar por segregar estos servicios y convocarlos por cuerda separada”.

Como se puede apreciar, el **informe jurídico establece con absoluta claridad que existen consideraciones de orden técnico y económico que debían ser definidas por la EPMMQ, como efectivamente se hizo hasta llegar a la presentación del Modelo de Gestión ante al Directorio.**

B. CONSULTORIA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA:

En cuanto a este particular, es preciso indicar que en función de la solicitud realizada por la Veeduría Ciudadana para el acceso a la documentación del proceso de contratación No. EC-EPM-METRO DE QUITO - 203538-CS-QCBS inherente a la “Estructuración Técnica de la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito”, este requerimiento fue atendido en función del pronunciamiento de los organismos multilaterales de financiamiento, y conforme a las “Regulaciones de Adquisiciones para Prestatarios en Proyectos de Inversión” establecidas por el Banco Mundial; sin embargo, hemos procedido a realizar el seguimiento con los especialistas del Banco con la finalidad de que se analice el pronunciamiento emitido y pueda alcanzarse una alternativa que permita el acceso a la información solicitada.

C. MEDIOS DE COMUNICACIÓN:



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

A este respecto, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 del “Reglamento General de Veedurías Ciudadanas” contenido en la Resolución No. PLE-CPCCS-388-22-11-2016 de 29 de noviembre de 2016, que dispone que las Veedurías Ciudadanas se rigen entre otros, por los principios de responsabilidad, objetividad, independencia y transparencia, considera que los medios de comunicación social son un aliado estratégico en el desarrollo de los diferentes mecanismos de control social.

Por lo que, es necesario e importante que a través de los medios de comunicación se ponga en conocimiento de la ciudadanía las acciones realizadas por la Veeduría Ciudadana, siempre y cuando la información socializada se ajuste a los principios referidos que son de obligatorio cumplimiento.

D. CONCLUSIONES:

Conforme a las aclaraciones realizadas con anterioridad al contenido del Reporte Mensual de la Veeduría Ciudadana, y tomando en cuenta las conclusiones del referido Reporte, a continuación, se realizan las siguientes puntualizaciones:

- El Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito mediante la Resolución No. DEPMMQ-005-2021 de 02 de marzo de 2021, resolvió que (...) *“para la operación, mantenimiento y, en general, la explotación de la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, emplee la figura de gestión directa por contrato prevista en el artículo IV.2.20 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, considerando para ello la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia”*. Esta disposición del cuerpo colegiado se encuentra debidamente motivada, conforme lo previsto en la normativa constitucional, legal y municipal vigente, como también, en los diferentes informes técnicos, jurídicos y de costos, de conformidad con la previsto en los acápites “Modelo de Gestión”, “Finanzas y Presupuesto” e “Informe Jurídico”, del presente documento.
- La resolución dispuesta por el Directorio de la EPMMQ está fundamentada en los informes antes referidos, como también, en el análisis de costos, análisis técnico y análisis jurídico, que responden a una metodología desarrollada para la selección del modelo de gestión de la PLMQ, y que para el desarrollo del análisis de costos, se tomó como referencia las reuniones de trabajo mantenidas con la Banca Multilateral,

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

las mesas de trabajo con los miembros del Directorio de la EPMMQ y la información técnica y financiera contenida en las 7 consultorías externas indicadas en el acápite “Modelo de Gestión” del presente documento.

- La “*variable tiempo*”, es un aspecto técnico adicional importante que formó parte de los tres análisis mencionados, considerando que el aplazamiento de la operación comercial de la PLMQ tendría fuertes afectaciones económicas al proyecto, tomando en cuenta que la infraestructura y material rodante (trenes) están próximos a ser entregados. Es así que, al mantener parada la inversión, se requerirá la erogación de recursos para cubrir gastos, tales como: mantenimiento, limpieza, seguridad, persona, entre otros, y sobre todo no disponer de los ingresos tarifarios ya presupuestados. Sin embargo de lo señalado, la variable tiempo, no es la única ni la más importante, concluir, como lo hace el informe de la veeduría en el numeral 4 del Acápite de Conclusiones, en que: “*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*”, constituye un juicio de valor, por tratarse de una afirmación totalmente subjetiva y carente de todo fundamento técnico.
- El Subsistema de Transporte Público Metro de Quito tiene costos que debe asumir directamente la empresa y otros, como seguros y sistema de recaudo, que serán asumidos desde el GAD Metropolitano, debido la situación legal actual, particularmente de los bienes. Los presupuestos referenciales fueron utilizados para la toma de la decisión, hito destacado por la banca internacional, solamente luego de los estudios de mercado para cada uno de los componentes de la operación, así como la respuesta de la demanda, se determinarán los costos definitivos de operación del sistema.
- Se aclara que la proyección de los valores que sirvieron de sustento para la definición del Modelo de Gestión, no incluía los costos proyectados para el seguro de los bienes, puesto que ese rubro le correspondía contemplar al GAD Municipal; sin embargo, a fin de no dejar de lado ningún rubro asociados al modelo de gestión, independiente de quien sea el responsable de ejecutar ese proceso, se procedió a incluir el costo relacionado a seguros y lo relativo al sistema de recaudo. Por tanto, el valor presentado el 20 de abril de 2021 ante el Concejo Metropolitano de Quito, si es consistente.



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

- El último párrafo del Reporte Mensual de la Veeduría manifiesta expresamente: “*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*”. Al respecto, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito lamenta y rechaza de manera categórica este tipo de conclusiones y conjeturas carentes de todo fundamento, que desnaturalizan los objetivos de la veeduría ciudadana como mecanismo de control social y participación ciudadana a la que, como ciudadanos y funcionarios públicos, nos encontramos brindando toda la apertura y la mejor predisposición para facilitar el cumplimiento de su plan de trabajo.

No podemos dejar de señalar que afirmaciones de este talante, afectan gravemente a la honra y buen nombre de las personas que integran el nivel Directivo de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, además de contravenir lo previsto por el artículo 15, letras b) y h) del Reglamento General de Veedurías Ciudadanas.

Finalmente, el mencionado informe señala que el objeto de la Veeduría Ciudadana 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**”, sin embargo, en el mismo reporte se señala que dicho objetivo se enmarca en 4 ámbitos: 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; y, d) Presentación Mensual y Final de Informes de Actividades y Conclusiones al CPCCS y Ciudadanía; sin embargo, el primer ámbito fijado es contradictorio con su objetivo, ya que pretende analizar una disposición del Directorio ya tomada el 02 de marzo de 2021 (Modelo de Operación), que es un paso previo al proceso de selección del operador de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), bajo cualquier modalidad. Resolución adoptada por la unanimidad de sus miembros: el Doctor Homero Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, la Sra. Gissela Chalá Reinoso, Concejala Metropolitana, el Sr. Bernardo Abad Merchan, Concejal Metropolitano, el Sr. Ing. Lenin Muñoz, Secretario General de Planificación y el Sr. Lic. Guillermo Abad Zamora, Secretario de Movilidad, quienes votaron a favor del modelo de gestión en virtud de todos los informes técnicos.

En este sentido, también es preciso indicar que los miembros de la Veeduría comprendan que la operación de los sistemas de Metros alrededor del mundo no están basados en la generación de réditos económicos, ya que su fin es social y una operación de transporte



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

con un fin social no genera ningún tipo de utilidad económica en su operación, de hecho es de conocimiento popular que el valor del pasaje del Metro se encontrará subsidiado por el Municipio, ya que caso contrario sería muy costoso para la ciudadanía, el rédito que busca obtener la operación de Metro es social que tiene un resultado de desarrollo y reactivación económica en beneficio de la ciudadanía, no hacia el Municipio de Quito o la EPMMQ, por lo que, haber optado por un modelo de concesión a una empresa privada hubiera sido absolutamente inoficioso, ya que las empresas privadas, en ejercicio de sus derechos, operan con finalidad de lucro, aquello, bajo el argumento presentado, pondría en riesgo la operación del Metro de Quito, al no ser suficiente el recaudo proveniente de la tarifa fijada por dicho servicio.

Redefinir el modelo de gestión del Metro de Quito sin duda provocaría graves retrasos en el inicio de la operación del Subsistema, sin embargo, la revisión de las decisiones adoptadas por el Directorio de la EPMMQ es una facultad privativa del cuerpo colegiado, por lo que, respecto a la solicitud contenida en el acápite 5 de la Conclusiones de la Veeduría Ciudadana, la EPMMQ será fiel ejecutora de las disposiciones que emanen desde el seno de su Directorio, con el único objetivo de alcanzar la operación del Metro de Quito en beneficio de la ciudadanía quiteña.

Toda vez que se ha explicado los aspectos contenidos en el Reporte Mensual de la Veeduría Ciudadana, a continuación se da a conocer las acciones realizada por la EPMMQ respecto de la referida Veeduría:

I. DETALLE DE LAS ACCIONES REALIZADAS POR LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO EN RELACIÓN CON LA VEEDURÍA CIUDADANA:

La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito de conformidad con los principios de participación, coordinación y transparencia previstos en el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador, así también, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 27 del “Reglamento General de Veedurías Ciudadanas” que establece: “*Es obligación de las entidades observadas garantizar el acceso a la información que la veeduría requiera para el cumplimiento de su objeto y plan de trabajo, conforme a lo establecido en la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública (...)*”; desde el 18 de marzo de 2021, fecha en la cual se notificó la Resolución de aprobación de la Veeduría Ciudadana, a la presente fecha, ha realizado todas las acciones correspondientes a fin de que la Veeduría Ciudadana desarrolle sus actividades de la mejor manera posible, así también, atendió sus requerimientos de manera oportuna.

A continuación se detalla las acciones realizadas por la EPMMQ:

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

ACCIONES REALIZADAS POR LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO RESPECTO A LA VEEDURÍA CIUDADANA	
REUNIONES CON LOS MIEMBROS DE LA VEEDURÍA CIUDADANA Y LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO (EPMMQ)	<p>El día 29 de marzo de 2021, tras haber sido notificados con la Resolución inherente a la aprobación de la Veeduría Ciudadana, se realizó la reunión de acercamiento, a la cual asistieron representantes del Concejo de Participación Ciudadana y Control Social, Quito Honesto, los miembros de la Veeduría y la Gerencia general y el equipo de la EPMMQ.</p> <p>En esta reunión se determinaron los delegados tanto de la EPMMQ y de la Veeduría Ciudadana para la ejecución del plan de trabajo previsto. La EPMMQ definió la metodología de trabajo para atender oportunamente los requerimientos que realicen los miembros de la Veeduría, encargando a la Secretaría General el canal directo de información y coordinación.</p>
	<p>El día 07 de abril de 2021 se llevó a cabo una reunión con el Sr. Álvaro Guzmán, Gerente de Operaciones de la EPMMQ, en la misma se dio a conocer el estado de los procesos de contratación que la EPMMQ inherentes a la pre-operación y operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.</p>
	<p>El día 09 de abril de 2021, se mantuvo una reunión presencial con el equipo jurídico de la EPMMQ: Ab. Guido Vallejo, Ab. Galo Torres y la Ab. Natalya Mejía, en la cual, se indicó que se hará la consulta respectiva a los organismos internacionales de financiamiento, respecto a la solicitud de revisión de ofertas y participación en la etapa de evaluación en el proceso de contratación del estructurador técnico que la EPMMQ se encuentra realizando.</p>
VISITA TÉCNICA A LAS ESTACIONES DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO (PLMQ)	<p>El 05 de abril de 2021, se realizó una visita a la PLMQ desde la estación “La Carolina” hasta “El Labrador”, en conjunto con los miembros de la Veeduría Ciudadana, la Gerencia General de la EPMMQ, GMQ, MAC y el personal técnico de la EPMMQ, con la finalidad de verificar los avances de la obra y evolución del proyecto.</p>

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

	REQUERIMIENTO DE INFORMACIÓN DE LA VEEDURÍA CIUDADANA	OFICIO DE RESPUESTA DE LA EPMMQ
ATENCIÓN A REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN DE LA VEEDURÍA CIUDADANA	Trámite No. EPMMQ-SG-2021-0478-E Fecha: 30 de marzo de 2021 Asunto: Solicitud de información respecto al procedimiento contratación del estructurador técnico.	Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0397-O Fecha: 06 de abril de 2021
	Trámite No. EPMMQ-SG-2021-0613-E Fecha: 09 de abril de 2021 Asunto: Solicitud de información respecto de la Certificación Presupuestaria Anual o Plurianual de la EPMMQ.	Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0461-O Fecha: 15 de abril de 2021
	Trámite No. EPMMQ-SG-2021-0641-E Fecha: 13 de abril de 2021 Asunto: Solicitud del estado del proceso de contratación del estructurador técnico y acceso a la documentación de este.	Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0462-O Fecha: 15 de abril de 2021
	Trámite No. EPMMQ-SG-2021-0640-E Fecha: 13 de abril de 2021 Asunto: Solicitud de documentación inherente a la adopción del modelo de operación.	Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0463-O Fecha: 15 de abril de 2021
	Mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0447-O de 13 de abril de 2021, se puso en conocimiento del Presidente del Directorio de la EPMMQ, la solicitud verbal de la Veeduría Ciudadana de asistir a las sesiones de Directorio de la empresa.	



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

Se encuentra pendiente de atender el trámite signado con el No. EPMMQ-SG-2021-0624-E de 13 de abril de 2021, mediante el cual la Veeduría Ciudadana solicita mantener una reunión con los organismos internacionales de financiamiento; comunicación que fue puesta en conocimiento de la banca Multilateral y nos encontramos a la espera de confirmación.

Conforme lo detallado en el cuadro que antecede, se desprende que la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito ha desarrollado actividades inherentes para que la Veeduría Ciudadana verifique el avance de la obra civil de la PLMQ, ha mantenido reuniones de trabajo, y ha atendido de manera oportuna los requerimientos de información. Los documentos que respaldan lo descrito en el cuadro que antecede se encuentran en el **(ANEXO 15)**.

Esta Gerencia General ratifica el compromiso de continuar brindando de manera oportuna toda la información que la Veeduría Ciudadana requiera para el desarrollo de sus actividades, de conformidad con la normativa constitucional y legal vigente. Así también, indica que esta administración velará por cumplir todos los procesos bajo los principios de publicidad y transparencia, por ello, el deseo de trabajar en conjunto de manera coordinada, planificada y objetiva, con la finalidad de que posiciones personales o criterios sin fundamento técnico, no pongan en riesgo la ejecución de un proyecto emblemático como lo es Metro de Quito.

Finalmente, señor Alcalde, se comunica que la EPMMQ está presta a colaborar a los miembros de la Veeduría Ciudadana, respecto a las interrogantes de carácter técnico y legal que se presenten en el desarrollo de la misma, para lo cual consideramos de importancia poner en conocimiento de los miembros del Directorio los requerimientos efectuados en el primer reporte presentado, objeto del presente informe.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Andrea Cristina Flores Andino
GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0510-O

Quito, D.M., 26 de abril de 2021

Anexos:

- ANEXO 1
- ANEXO 2
- ANEXO 3
- ANEXO 4
- ANEXO 5
- ANEXO 6
- ANEXO 7
- ANEXO 8
- ANEXO 9
- ANEXO 10
- ANEXO 11
- ANEXO 12
- ANEXO 13
- ANEXO 14
- ANEXO 15

Copia:

Señor Magíster
Michel Rowland García
Presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción

Señorita Magíster
Natalya Lizbeth Mejía Morejón
Secretaria General EPM Metro de Quito

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Natalya Lizbeth Mejía Morejón	NM	EPMMQ-SG	2021-04-26	
Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO	AF	EPMMQ-GG	2021-04-26	

