



**ACTA DE LA SESIÓN No. 082 EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO, DE 30 DE JULIO DE 2020**

Siendo las diez horas con cinco minutos del jueves treinta de julio del año dos mil veinte, se instala la sesión extraordinaria del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, bajo la presidencia del Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en modalidad virtual, con la asistencia de las siguientes señoras y señores concejales:

REGISTRO ASISTENCIA - INICIO SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad		✓
2. Dr. René Bedón	✓	
3. Mgs. Soledad Benítez	✓	
4. Sr. Juan Manuel Carrión	✓	
5. Sr. Omar Cevallos	✓	
6. Sra. Gissela Chalá	✓	
7. Dr. Marco Collaguazo	✓	
8. Mgs. Luz Elena Coloma		✓
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓	
10. Mgs. Juan Carlos Fiallo		✓
11. Dr. Mario Granda	✓	
12. Dr. Santiago Guarderas	✓	
13. Ing. Andrea Hidalgo		✓
14. Mgs. Analía Ledesma	✓	
15. Abg. Fernando Morales	✓	
16. Sr. Orlando Núñez	✓	
17. Lda. Blanca Paucar	✓	
18. Luis Reina		✓
19. Sr. Luis Robles	✓	
20. Mónica Sandoval	✓	
21. Dra. Brith Vaca	✓	
22. Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano	✓	

Además, asisten los siguientes funcionarios:

Mgs. Freddy Erazo Costa

Administrador General

Dunker Morales Vela

Procurador Metropolitano

Abg. Damaris Ortiz Pasuy

Secretaria General del Concejo
Metropolitano de Quito (E).

ke



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Buenos días a todos quienes nos siguen a través de esta sesión virtual para tratar siempre temas relevantes para nuestra querida ciudad, señorita Secretaria sírvase constatar el quórum reglamentario para instalar esta sesión extraordinaria.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Con su autorización señor Alcalde, procedo a constatar el quórum legal y reglamentario para iniciar la presente sesión extraordinaria:

Concejal Bernardo Abad.

Concejal Sr. Bernardo Abad: ...

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejala Soledad Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Buenos días con todas y con todos. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejal René Bedón.

Concejal Dr. René Bedón: Buenos días señoras y señores concejales, señor Alcalde y a todos los que nos escuchan. Presente señorita Secretaria.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejal Juan Manuel Carrión.

Concejal Sr. Juan Manuel Carrión: Buenos días con todos. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejal Omar Cevallos.

Concejal Sr. Omar Cevallos: ...

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Vicealcaldesa Gissela Chalá.

Concejala Sra. Gissela Chalá: Buenos días concejalas, concejales, señor Alcalde, quienes nos acompañan. Presente.



Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejal Marco Collaguazo.

Concejal Dr. Marco Collaguazo: Señor Alcalde, compañeros, ciudadanos buenos días. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejala Luz Elena Coloma.

Concejala Mgs. Luz Elena Coloma:

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejal Eduardo Del Pozo.

Concejal Abg. Eduardo Del Pozo: Buenos días Alcalde, buenos días compañeros concejales, amigos, público que nos acompaña a través de los distintos medios de comunicación. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejal Juan Carlos.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: ...

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejal Mario Granda.

Concejal Dr. Mario Granda: Saludos cordiales. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Vicealcalde Santiago Guarderas.

Concejal Dr. Santiago Guarderas: Señor Alcalde y colegas concejales, ciudadanía. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejala Andrea Hidalgo.

Concejala Ing. Andrea Hidalgo: ...



Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejala Analía Ledesma.

Concejala Mgs. Analía Ledesma: Señor Alcalde, compañeros y compañeras concejales buenos días. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Se registra su presencia. Concejales Fernando Morales.

Concejales Abg. Fernando Morales: Buenos días con todos. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejales Orlando Núñez.

Concejales Sr. Orlando Núñez: Muy buenos días señor Alcalde, señoras y señores concejales. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejales Blanca Paucar.

Concejales Lda. Blanca Paucar: Buenos días con toda la ciudadanía y todos los compañeros del Concejo, señor Alcalde. Presente en la sesión.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejales Luis Reina.

Concejales Luis Reina: ...

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejales Luis Robles

Concejales Sr. Luis Robles: Señor Alcalde, señoras y señores concejales, vecinos de Quito buenos días. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejales Mónica Sandoval.

Concejales Mónica Sandoval: Presente.



Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Concejala Brith Vaca.

Concejala Dra. Brith Vaca: Buenos días a toda la ciudadanía, compañeros concejales, señor Alcalde muy buenos días. Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Me permito informar que se encuentran dieciséis miembros del Concejo, con lo que contamos con el quórum legal y reglamentario para dar inicio a la presente sesión.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Buenos días señor Alcalde, buenos días compañeros concejales, Omar Cevallos, presente.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Registro su presencia señor concejal.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Bienvenido señor concejal.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Procedo a leer la presente convocatoria.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Uno.

I. Conocimiento del informe del Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, relacionado con el estado de ejecución del contrato de construcción de la Primera Línea del Metro de Quito y del proceso de selección del operador.

Ese es el punto único del orden del día señor Alcalde, me permito informar a este Cuerpo Colegiado que se encuentra conectado el ingeniero Edison Yáñez, Gerente de la Empresa.



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante por favor señor Ingeniero, para escucharle en torno a este único punto en el orden del día de esta sesión extraordinaria, de una obra de interés de la ciudad, del país; una obra donde necesitamos conocer de primera mano qué es lo que se está realizando para que culmine en feliz término esta obra de los quiteños, cuál va ser sus procesos para la operación, todas las inquietudes que puedan tener los señores y las señoras concejales en este pleno del Concejo Metropolitano.

Adelante ingeniero Edison Yáñez.

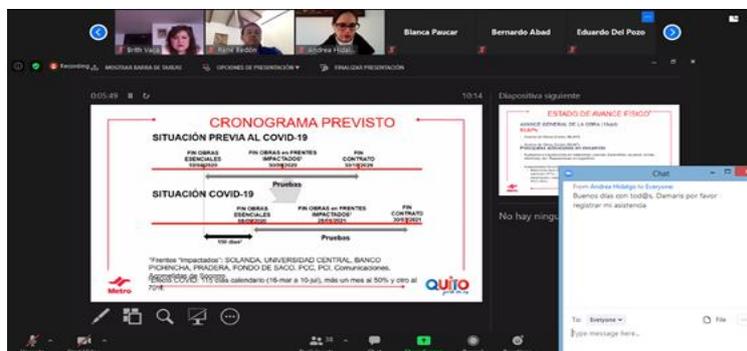
Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Buenos días señor Alcalde, buenos días señoras y señores concejales.

Gracias la oportunidad que tenemos para presentar los avances de Metro de Quito, habíamos enviado ya a Secretaría, por favor, las presentaciones que se va a realizar, la presentación va a estar dividida en dos partes; la primera parte que se centra, básicamente, en obra que es el primer contenido de la presentación a cargo del ingeniero Raúl Talavera, el Gerente Técnico Internacional que trabaja en Metro de Quito; y, la segunda parte es el proceso operación del Metro de Quito que está a cargo de dos o tres personas que vamos a intervenir a lo largo de la presentación de acuerdo a la información enviada a ustedes, por favor si podemos colocar la presentación, muy amables.

Muchísimas gracias, arrancamos con la parte de obra, por favor ingeniero Raúl Talavera su intervención.

Ingresan en la sesión en la plataforma virtual los señores concejales Sr. Bernardo Abad e Ing. Andrea Hidalgo, a las 10h11. (18 concejales).

Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



Ing. Raúl Talavera, Representante del Consorcio Internacional GMQ: Si, buenos días con todos, señor Alcalde, señores concejales y demás autoridades.

ke



Como decía el ingeniero Gerente General, la primera parte de la presentación es una parte muy cortita en la que se hace un repaso o una muestra de cómo estamos a nivel de plazo y de costos en lo que es la obra de ejecución de la primera línea del Metro de Quito. Lo primero de todo queríamos pedirles, yo personalmente porque he sido quien hizo esta parte de la presentación, disculpas, en la presentación que se les ha facilitado hay una diapositiva que ya la comentaré, donde se establece la línea de tiempo de la obra donde hubo un gazapo por mi parte de copia pega en las fechas y hay un error en la misma que podemos subsanar enviándoles la presentación correcta, por supuesto, y que ahora comentaremos al respecto de estas fechas.

Procede con la explicación de la primera lámina:

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA PLMQ

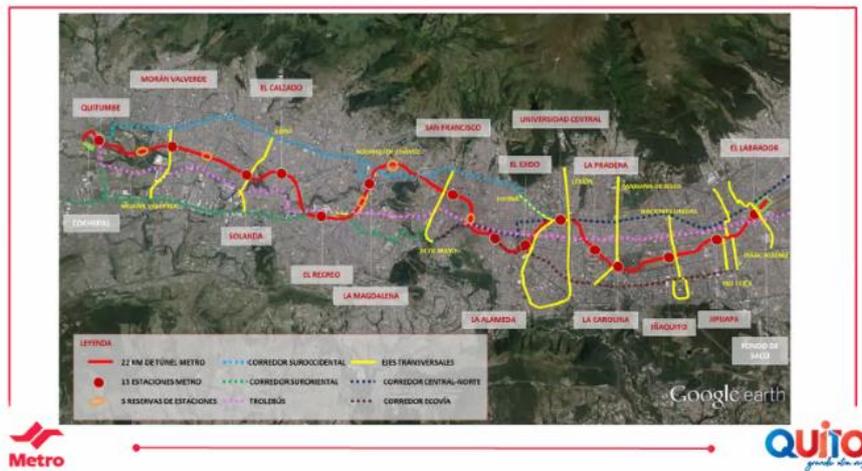
- ❑ 22 km de línea, 15 estaciones, unos Patios y Talleres y una zona de estacionamiento.
- ❑ 5 reservas de trazado para posibles estaciones futuras.
- ❑ Velocidad comercial ~ 40 km/h. Tiempo total de recorrido Quitumbe –El Labrador: 34 minutos.
- ❑ Eje Troncal Norte-Sur que vertebra la ciudad pasando por el Centro Histórico.
- ❑ Eje vertebral del Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITM) de Quito

Metro

Aquí como pueden ver en la primera diapositiva, es una información resumen y que entiendo todos tienen muy clara que es la primera línea Metro de Quito, 22 kilómetros de línea efectiva, 15 estaciones, talleres y cocheras con cabida para 18 trenes y capacidad de almacenamiento creciente hasta 36 y donde se sitúa el puesto de control central que es el extremo de la línea; tenemos también 5 reservas de trazado dentro de la propia línea para crecer a futuro y densificar el número de estaciones dentro de la red.

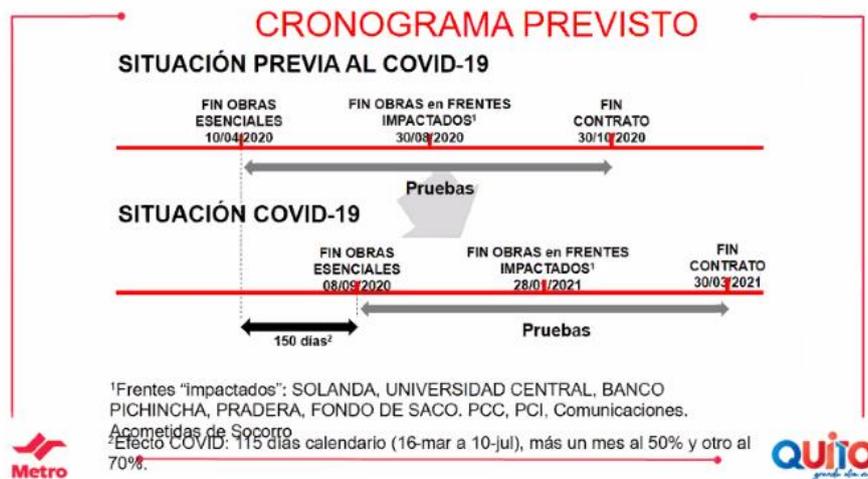
La velocidad comercial esperada es en el entorno de 40 kilómetros por hora, el tiempo de recorrido Quitumbe – El Labrador de 34 minutos, y como bien conocen se trata de un eje troncal norte-sur que lo que busca es convertirse en el eje vertebral del sistema integrado de transportes de Quito para toda la ciudad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



En esta diapositiva aparece el trazado de la línea y entramos ya en la siguiente que es donde podemos ver, a día de hoy, donde estamos a nivel de cronograma.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



En primer lugar, esta es la diapositiva que les quería enseñar, es importante mencionar cuál era la situación de la obra antes de la pandemia del covid y donde estamos ahora en la situación actual donde todavía estamos en una fase importante de la pandemia. La obra antes del 16 de marzo, que es la fecha en la que se suspendieron las obras, tenía esta situación; el grueso de las obras tenían una fecha prevista de terminación del 10 de abril de 2020, es este 10 de abril viene dado por la fecha previa que estaba aprobada que el 17 de marzo, que creo que todos ustedes conocen, más un plazo adicional de 24 días motivados por las afecciones que se dieron a la obra con los disturbios de octubre del 19, donde también hubo que suspender la obra durante una serie de días, y donde además se tuvieron unos impactos temporales en la recepción de materiales desde el

ke



puerto de Guayaquil, ese impactó se determinó en 24 días y establecían que la fecha de terminación de, como digo, el grueso de las obras era el 10 de abril.

No obstante, había una serie de frentes de obra que también, creo que conocen porque se han comentado en varias ocasiones, que tenían unos impactos en plazo y que no se iban a terminar en esa fecha por distintas situaciones o por distintas razones que no eran atribuibles al proyecto; uno de ellos, por ejemplo, o por lo menos no eran previsibles. Básicamente se refieren a los frentes que vemos ahí abajo, uno de ellos es la estación, el entorno de la estación de Solanda donde hubo que ralentizar los trabajos, en el caso de Universidad Central donde la estación sí tenía un avance adecuado pero uno de los accesos, el que se sitúa en el entorno de la Universidad Central, estaba digamos, teníamos que cerrar con la propia Universidad Central el acceso donde se situaba y como se diseñaba y construía el entorno de lo que es la zona Metro alrededor de la boca de acceso.

En el acceso situado en la esquina de las calles Sucre y Benalcázar de la estación de San Francisco donde ha habido bastantes dificultades por el hecho de estar en un entorno patrimonial y que había que cuidar respecto a la terminación; y, en Pradera, en la estación de Pradera donde nos encontramos, como bien conocen, una contaminación en el subsuelo por hidrocarburos muy importante que hubo que tratar a fondo para bajar ese nivel de contaminación y poder seguir trabajando de una forma segura.

Adicionalmente, había unos frentes, más bien subsistemas de instalaciones como era el puesto de control central, el PCI, o sea, lo que es todo el sistema de protección contra incendios y comunicaciones, donde hubo una afección de varias semanas en la tramitación de importaciones que, digamos, no son atribuibles al Metro de Quito porque estaban fuera de su control. Todo esto, en estos frentes impactados llevaban a que alguno, estos elementos, estas partes de la obra que no estaban dentro del calendario se terminarían el 30 de agosto de 2020; y por último, la fecha fin de contrato con todas las pruebas realizadas, se preveía para el 30 de octubre, contabilizando entre el 10 de abril y el 30 de octubre ese periodo de pruebas.

La venida de la pandemia con la suspensión, como digo, de la obra desde el 16 de marzo ha generado, evidentemente, un impacto temporal importante que está cifrado, ahora lo detallamos poco más, en 150 días; estos 150 días es la suma de 115 días calendario que es el tiempo que transcurrió desde que se suspendió la obra el 16 de marzo hasta que se reactivó a nivel de plazo el 10 de julio. Entre el 3 de junio, que es la fecha en la que se pasó a semáforo amarillo y el 10 de julio, lo que se ha venido implementando en la obra es trabajos bastante exhaustivos y desde un punto de vista de mantenimiento de las condiciones de bioseguridad, en la que de forma gradual y continua se han ido abriendo frentes de trabajo.



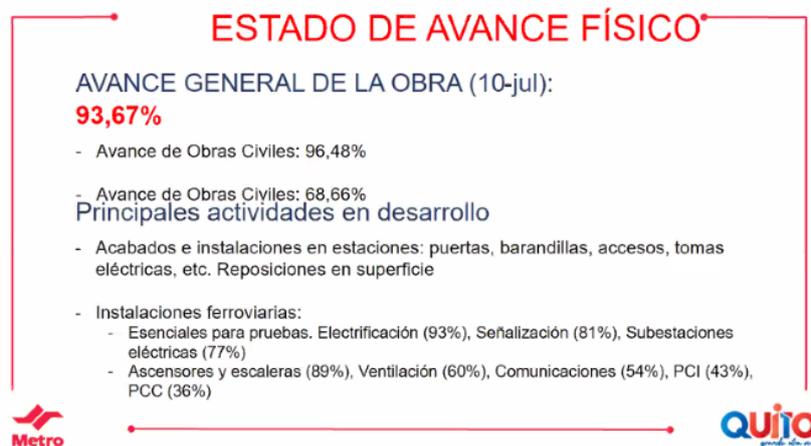
En la fecha 3 de junio empezamos por un solo frente en la estación de la Magdalena y de una forma gradual se han ido abriendo el resto de frentes y se han ido incorporando trabajadores, y al final, el 10 de julio se concluyó que ya podíamos dar por reiniciada la obra a nivel completo y como tal, poner en marcha otra vez el contador del plazo.

Es importante mencionar que aunque la obra está en marcha las condiciones actuales impuestas por las restricciones por bioseguridad de trabajo respecto a distanciamiento social, todos los protocolos de seguridad para la entrada de trabajadores que se hace a diario, eso tiene un impacto en rendimientos y lo que se ha supuesto es que estaríamos desde la fecha 10 de julio un mes, más o menos, en condiciones de semáforo amarillo y adicionalmente otro mes más después de este mes en condiciones de semáforo verde.

Con esas estimaciones de pérdida de rendimiento de dos meses, uno en situación de semáforo amarillo y otro más en situación de semáforo verdes, se han determinado que la sección temporal son esos 150 días; con esos 150 días lo que, básicamente, pasa es que las fechas que hemos comentado arriba se trasladan hacia adelante convirtiéndose en el 8 de septiembre para el fin de las obras esenciales, el resto de frentes que tenían ya cierto retraso en la situación previa a la pandemia estarían para el 28 de enero de 2021, y el fin del contrato con pruebas para el 30 de marzo del 2021.

Es también importante mencionar lo que entendemos como obras esenciales, que como digo, es el grueso de toda la obra pero sobretodo, todo aquello que se necesita para que las pruebas se puedan desarrollar, es decir, el túnel está completamente terminado, las vías están completamente terminadas ya, tenemos energización en toda la línea, tenemos varios subsistemas que están por encima de 70% a nivel de avance y eso nos permitía, aunque no tuviéramos algunos frentes que estuvieran impactados de obra terminados, si compaginar las pruebas con ese fin de trabajos en las estaciones, básicamente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



ke



A día de 10 de julio que es la fecha de corte en la que se preparó la presentación, el avance completo de la obra era del 93.67, ahora mismo estamos a un porcentaje un poco superior estamos en el entorno de 94%, la estimación de los avances se hace semanalmente en el caso de la obra civil, y quincenalmente en el caso de las instalaciones. Si ustedes gustan se puede dar esta información actualizada con esta periodicidad, incluso, a partir de ahora cuando ustedes lo requieran, con una fecha quincenal se puede actualizar este porcentaje, que como digo, ahora mismo está en el entorno de 94%.

En la actualidad las principales actividades que están en desarrollo se refieren a temas de acabados y de instalaciones no ferroviarias dentro de las estaciones, la colocación de puertas, cerramientos, barandillas en las estaciones, se están terminando los accesos en superficie, si ustedes pasan por cualquiera de los frentes en los que hay situada una estación verán que están terminando todo lo que son los pretilos y los accesos de entrada al Metro; temas eléctricos, de iluminación, y sobre todo es bien importante las reposiciones y reurbanizaciones en superficie que ya se están empezando a devolver a la ciudad una vez que las obras están concluidas.

Esta misma semana se ha devuelto la estación de Cardenal de la Torre pero ya estamos en condiciones de devolver otra serie de estaciones y se está trabajando con otras entidades municipales que serán las que queden a cargo de esos frentes de obra para devolver las estaciones de Iñaquito, de La Carolina, de Morán Valverde, en fin, todas las que ya estamos terminando.

A nivel de instalaciones ferroviarias, como les comentaba, las que son esenciales para pruebas tienen un grado de avance elevado, en el caso de electrificación, como digo, ya está toda la línea electrificada y en condiciones de mover trenes de norte a sur por completo en toda la línea, la señalización y todo lo que se refiere a la alimentación eléctrica de esa electrificación de la línea, tiene porcentajes de avances superior al 75%.

Hay otros sistemas que también tienen un buen grado de avance como es por ejemplo, el de ascensores que está por encima del 90% actualmente y la ventilación, comunicaciones, PCI, PCC que son algunos de sus comentaba que tenían un impacto por la, básicamente, por la tramitación de importaciones que tienen grado un poco interior de avance, pero que entendemos no son relevantes para las pruebas, si los son, evidentemente, para el inicio del servicio comercial, pero que podemos ir avanzando a la vez que se van haciendo las pruebas en el sistema

Eso es un poco la situación actual a nivel de avance físico de la obra y a nivel presupuestarios, si pasamos a la siguiente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



ESTADO DE AVANCE FINANCIERO

Presupuesto Vigente: **1.538.032.556,55 USD**

Ultima planilla aprobada (may-20): **1.418.218.786,98 USD**

Avance financiero: **92,21%**



La situación actual es la que sigue. El monto contractual actual vigente, el presupuesto vigente son 1.538 millones para la obra, como ustedes conocen, la última planilla ya tramitada y aprobada es la de mayo de 2020, recién estamos ahora finalizando probablemente esta semana la de junio, pero con la última aprobada, la de mayo el monto total planillado es de 1.418 millones que suponen un 92.2% de avance.

El avance financiero de la obra siempre lleva, aproximadamente, un decalaje respecto al avance físico de un par de meses, poco es el tiempo que se tarda en toda la tramitación de la planilla desde que sale de la mesa del contratista, pasa por la fiscalización, la Gerencia Metro de Quito y llega hasta la Administración General y se da la orden de pago, todo ese proceso son unos dos meses y por eso siempre hay un pequeño decalaje en los avances.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ESTIMACIÓN COSTO FINAL

Monto adicional requerido para finalización obras: **27,6 Mill. USD**

Desviación: **1,8%**

Principales imprevistos: **94,63 Mill. USD (6,2%)**

ID	IMPREVISTOS	SOBRECOSTO (MILL. USD)
1	Sobrecostos en la gestión de tierras de excavación	33,76
2	Labores de retención de la contaminación por hidrocarburos en el entorno de la estación de La Pradera	14,78
3	Cambio de diseño en La Estación Solanda	5,90
4	Cambio de diseño en La Universidad Central	6,31
5	Obras de desvío y reposición de colector en la quebrada Rio Grande	5,29
6	Obras de desvío y reposición de colector Gatte	1,44
7	Sistema de protección contra incendios	1,28
8	Problemas geotécnicos en el pezo de ventilación 13 y la salida de emergencia 13	3,69
9	Acceso a la Estación San Francisco por el edificio patrimonial situado en lo esquina de las calles Bahacañar y Surco	4,74
10	Aconcretadas de acceso en las estaciones	3,60
11	Equipamiento escaleras mecánicas adicionales	3,06
12	Jets ventilación estaciones	168
TOTAL		94,63



Por último, no queríamos dejar de comunicarles cuál es la situación que prevemos para finalización de obras. Como decíamos, el presupuesto vigente actual son 1.538 millones pero la estimación que se ha hecho, y es uno de los trabajos que se han aprovechado Acta de la sesión No. 082, extraordinaria

ke



durante la fase de suspensión de la obra, que no había trabajos de obra pero sí se ha avanzado en otros aspectos más administrativos; uno de los trabajos que se han realizado ha sido hacer una estimación ya fina, de cuál sería el presupuesto final para terminar la obra, adicional respecto a esos 1.538.

Ese presupuesto, ese monto adicional que se requiere para finalizar la obra son unos 27.6 millones que corresponden al 1.8% del monto contractual, este dinero, este monto de 27.6 no es que surja de repente, no es un dinero que haya salido de la nada, ni nos hayamos sacado de la chistera. A lo largo de la obra durante todos estos meses ha habido un número bastante importante de imprevistos que, por otro lado, es habitual en una obra subterránea y urbana como es el Metro de Quito, alguno de los cuales han tenido un impacto muy importante económico y que no podía ser previsto de forma razonable al principio de las obras.

En esa tabla que se ve adjunta a la presentación hay un listado de los doce imprevistos, digamos, más importantes que han aparecido en la obra, por citar alguno, hemos tenido unos sobrecostos muy importantes derivados de la gestión de las tierras excavadas en la línea, el presupuesto inicial contemplaba que más o menos la mitad de las tierras irían al Parque Bicentenario, como así ha sido, y otra mitad se iría al vertedero del Troje 4 que por el accidente que conocen que se produjo en diciembre del 17 nos obligó, primero a tener paralizadas las tuneladoras durante un tiempo, y en segundo lugar a buscar un botadero alternativo en el que echar las tierras; ese botadero se encontró pero estaba bastante más lejos de lo que estaba el Troje que estaba tenía una situación relativa respecto a los frentes de obra del sur muy interesante para el proyecto, y esa demasía en distancias en gestiones de tierras nos ha supuesto en toda la obra que como una obra subterránea es muy excedente en tierras, no hay forma de compensar lo que sacamos en otros frentes de obra, tenemos muchos metros cúbicos de tierra que sacamos del subsuelo y que hay que poner en algún sitio, ese impacto, ese sobrecosto nos ha supuesto más de \$35'000.000.

Igualmente, todos los trabajos que ha habido que realizar de reducción de la contaminación por hidrocarburos en el entorno de la estación de La Pradera, para poder bajar ese nivel de contaminación a valores seguros y compatibles con la construcción, también nos ha supuesto un impacto de casi 15'000.000 de lares, y así, hay una serie de imprevistos también que se han ido gestionando, que no había nada previsto al respecto en el proyecto por ser imprevistos puros, no había manera de prever que esto podía pasar, y que como digo, esos doce que hemos extractado en esta tabla, suman un importe de casi \$95'000.000, es decir, que en realidad lo que ha pasado es que a lo largo de la obra se ha hecho, desde nuestro punto de vista, una gran gestión por parte de todos los actores y se ha conseguido reducir esos \$95'000.000 a solo 27.6 que se requieren ahora para finalizar los trabajos, ya sí previstos, y que les estaba

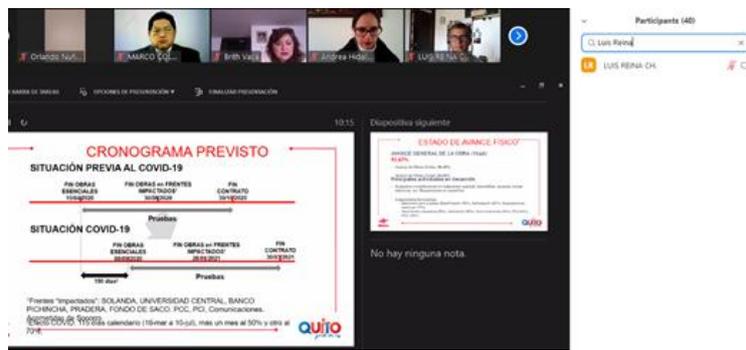


comentando, básicamente, de terminación arquitectónica y acabados en las estaciones y de las instalaciones ferroviarias y no ferroviarios a lo largo de la línea.

Hasta aquí un poco lo que es la situación actual, como digo, en lo más importante que es el plazo y el costo de la obra de construcción de la primera línea de Metro de Quito.

Ingresa en la sesión en la plataforma virtual el señor concejal Luis Reina, a las 10h15 (19 concejales).

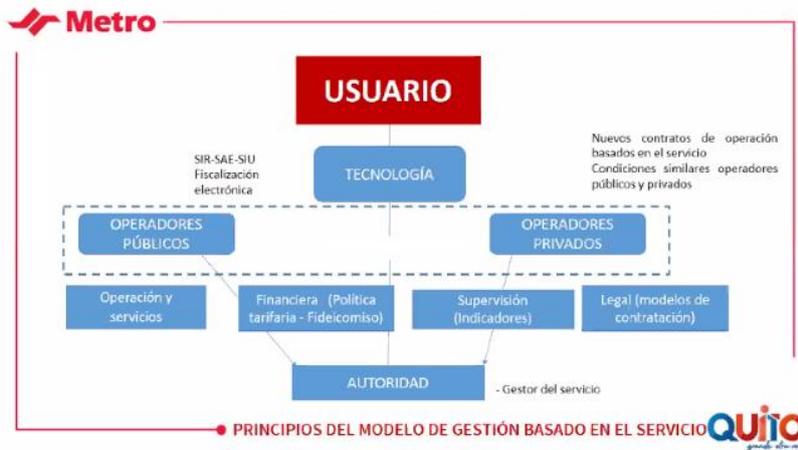
Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muy bien, señor ingeniero Yáñez.

Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Gracias señor Alcalde, por favor colocar la siguiente parte de la presentación, que es la parte operativa y como se va llevando el proceso de contratación del operador internacional o se ha presentado.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



ke



Vamos a hablar sobre el proceso de operación de Metro de Quito y hay un tema principal que tenemos que presentar ahí, creo que el concepto ha ido cambiando durante este año de gestión de que deberíamos trabajar no solo en mover el tren sino que, cumpliendo como disponen las ordenanzas, Metro de Quito es un subsistema adicional a todo lo que es la red integrada de transporte de Quito, y bajo ese modelo generar un proceso de integración, un proceso de calidad se vuelve indispensable.

Hay un modelo de gestión que se ha planteado en forma conjunta con el área de movilidad, es decir, Secretaría de Movilidad a la cabeza como ente rector, los equipos técnicos de Metro, de Trole, de Secretaría generando una propuesta que, obviamente, tiene que ser debatida ya de manera formal tanto en Comisión de Movilidad y luego en Concejo en pleno, sobre el modelo de gestión que se debe generar para que Metro de Quito opere.

Este nuevo modelo de gestión involucra tener como base central al usuario y el usuario como el actor principal del sistema de transporte, tener un sistema de calidad que garantice realmente tener un modelo sustentable y un modelo que permita hacer que el sistema integrado de Quito sea accesible y tenga parámetros totalmente técnicos para que la gente, vuelvo a reiterar, tenga un sistema de calidad. El usuario del sistema de transporte debe interactuar con una tecnología que está generado a través de la norma técnica que emitió Secretaría de Movilidad en el mes de mayo, en donde se establece los tres sistemas base de recaudo, de operaciones y de información al usuario, indicando que también hace falta poner la parte fiscalización electrónica que se vuelve vital, sobre todo en época de pandemia por el tema de distanciamiento, por el tema de aforo y por control en sí del proceso operativo de cualquiera de los operadores.

Los usuarios y este uso de tecnología debe ser cubierto y aplicado para todos los operadores de transporte de la ciudad, tanto empresas públicas como empresas privadas. Bajo estas empresas tienen que regirse a un nuevo modelo de operación que tiene cuatro ejes fundamentales que es, operación y servicios, es decir, se determina una nueva red de transporte en donde los sistemas son integrados, un modelo financiero en donde se establece una política tarifaria y el proceso de fideicomiso y fondo metropolitano de transporte; también aquí hay un trabajo muy importante que realizar con Concejo y que oportunamente ya Guillermo lo presentará oficialmente, de hecho el primer borrador fue presentado en enero, si mal no recuerdo, pero por pandemia no se ha logrado avanzar mucho en estos temas.

Luego, hay un eje de supervisión. En el eje de supervisión están todos los indicadores, en el mes de enero de igual forma Metro de Quito presentó públicamente 110 indicadores de gestión de transporte para poder calificar la calidad que se presta como servicio de transporte público, y que se presentó también a los operadores internacionales interesados en apoyarnos en la operación del Metro de Quito.



Y, por último, hay un eje legal en donde se establece todos los modelos de contratación, aquí es muy importante resaltar que se debería buscar un modelo diferente de gestión en donde el Municipio de Quito tenga el control total de la red de transporte público y de esa forma poder generar que la calidad del servicio sea fundamental.

Todos estos cuatro ejes son regulados por la autoridad del Municipio, sea la Secretaría de Movilidad, sea en la capa superior de tecnología o sea en la autoridad única que son planteamientos que han estado en las distintas ordenanzas y que hay que llegar ya a concretar de alguna manera.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

La imagen muestra una tabla de contenidos con el logo de Metro en la parte superior izquierda. El título 'TABLA DE CONTENIDOS' está en un recuadro a la izquierda. A la derecha, se listan los capítulos y sus subtemas:

OPERACIÓN Y SERVICIOS
• COMPONENTES DEL SERVICIO METRO
• ESTRUCTURACIÓN DE SERVICIOS - DEMANDA
• PLAN OPERACIONAL: FLOTA, HORARIO, INTERVALOS
• VALORACIÓN DE LA PRODUCCIÓN DEL SERVICIO
• CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LA RED DE SUPERFICIE
SUPERVISIÓN
• INDICADORES DE CALIDAD
ESTRUCTURA FINANCIERA
• POLÍTICA TARIFARIA
• COSTOS DEL SERVICIO
• ESTRUCTURA TARIFARIA
• MODELO ASOCIATIVO
• DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS Y ANÁLISIS FINANCIERO
• MODELO DE NEGOCIO
ESTRUCTURA LEGAL
• MARCO REGULATORIO
• RÉGIMEN APLIABLE - CAPACIDAD ASOCIATIVA
• ALIANZA ESTRATÉGICA
CONCLUSIONES

En la parte inferior derecha de la lámina se encuentra el logo de 'Quito'.

Con esa premisa de cómo se piensa trabajar el modelo Metro que es una propuesta, que vuelvo a reiterar, es ensamblada en conjunto con el sector de movilidad, que la Secretaría de Movilidad es el ente rector del sector y se ha trabajado en los equipos técnicos desde el año pasado en tener esta estructura que permita realmente garantizar la operación del sistema Metro de Quito.

A continuación vamos a presentar la operación y los servicios que se establece, esta red ya fue formalmente presentada por los marcos normativos que se genera Secretaría de Movilidad para que emita su autorización, hasta el momento ya nos ha dado su autorización de implementación, pero hay que coordinar los tiempos y como se implementa puesto que intervienen varios actores y Metro de Quito es solamente un actor más de toda la red de transporte, por lo cual se está buscando también apoyo la banca multilateral para tener técnicos que nos apoyen y supervisen en estos procesos.

Vamos a hablar sobre la parte de la operación y servicios, por favor arquitecto Hidalgo Núñez, Gerente de Operaciones de Metro de Quito para que nos ayude con la explicación de este proceso.

ke



Arq. Hidalgo Núñez, Funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Muchas gracias, buenos días señor Alcalde, señores concejales, señoras concejales muy buenos días, buenos días compañeros a todos, muchas gracias Gerente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

- 23 Km de túnel
- 15 estaciones
- Talleres y cocheras
- 13 subsistemas
- 18 trenes

PLAN OPERACIONAL

Esta lámina muestra cuatro imágenes: una escalera mecánica en una estación, el interior de un túnel, un taller de mantenimiento y una estación exterior.

Aquí se ilustra de manera muy sencilla, muy simple los componentes de la oferta del sistema Metro, es decir, aquí es simplemente una ilustración para mostrar los elementos que constituyen la oferta del sistema Metro: el túnel, las estaciones, talleres, cocheras, los 13 subsistemas a los cuales se refirió también que el Gerente de GNQ y la oferta de los 18 trenes como elementos fundamentales. Como ustedes conocen, la planificación de un sistema de transporte, de un servicio de transporte tiene que llevar a equilibrar la disponibilidad de la oferta con la demanda generada por los usuarios, por eso esta ilustración es importante a efecto de que podamos tener esa acción.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

COMPONENTES:

- Operación
- Mantenimiento
- Atención al cliente
- Gestión de la información
- Recaudo
- Comercialización
- Control y seguimiento de la operación

PLAN OPERACIONAL

Esta lámina muestra cuatro imágenes: un tren en una estación, un tren en un taller, un tren en un taller y una estación exterior.

También es importante, simplemente indicar algunos de los componentes del sistema operativo. La operación en sí de la línea de servicios es un ámbito importante, la línea

ke



de mantenimiento de los sistemas, mantenimiento del material rodante, infraestructura y todo, la atención al usuario, atención al cliente es fundamental, la gestión de la información, el manejo del recaudo, la comercialización del sistema y el control y seguimiento de las operaciones y de la prestación de los servicios.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Obviamente la combinación, la articulación entre la oferta y la demanda, demanda en principio verificar cuáles son las condiciones imperantes en el sistema actual de transportes; y la situación actual del transporte se ilustra en esta gráfica y también a la derecha se caracterizan algunos de los aspectos fundamentales. Esta gráfica muestra la red actual del sistema de transporte y claramente se puede ver aquellos elementos que se referencian como situaciones conflictivas o como situaciones deficitarias del actual sistema.

Hay una redundancia obvia y perniciosa en este caso de rutas y servicios, hay un reporte que establece que el 75% de las rutas y servicios se sobreponen entre sí, eso genera una competencia por los usuarios, genera congestión en las vías y a la postre, sin embargo, de tener una red tan sobrecargada existen áreas de la ciudad, como también se puede ver en la gráfica, que no tienen el servicio de transporte público y si lo tienen, no tienen el nivel de servicio que corresponde.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS PARA LA REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS

- No se permitirá la competencia entre subsistemas
- Disminuir recorridos de las rutas convencionales
- Barrios altos orientales y occidentales serán atendidos por rutas transversales
- Incorporación de tecnología amigable con el medio ambiente en las unidades de transporte público
- Incorporación de sistemas electrónicos de apoyo a la operación y para la gestión del recaudo
- Subsistema de alimentación como servicio complementario de todas las troncales del SITP-DMQ
- Subsistema Convencional Combinado con integración física (servicios Valles Metropolitanos)
- Control de servicios informales en el servicio urbano con rutas inter e intraprovinciales

PLAN OPERACIONAL



Frente a esta situación, lo que se hizo es trabajar con el órgano rector, la Secretaría de Movilidad, para definir los lineamientos estratégicos para la reestructuración de la ruta. Estábamos claros desde el comienzo, he incluso, está claro desde la formulación del proyecto Metro que la red de superficie era vital y era un componente fundamental para la provisión del sector sistema Metro y se habían determinado que estos lineamientos estratégicos para la estructuración de las rutas en superficie.

Primero, no se permitiría la competencia entre subsistemas, había la necesidad y hay la necesidad de disminuir recorridos en las rutas convencionales, existen áreas de la ciudad, como los barrios altos orientales y occidentales, que no tienen servicio de transporte público, la incorporación de tecnología amigable al medio ambiente en el sistema de transporte de superficie es imperativo ahora, para seguir el ejemplo del sistema Metro y para consolidar los acuerdos del gobierno local y del gobierno nacional, frente al control de la contaminación ambiental y la protección del medio ambiente.

La incorporación de sistemas electrónicos de ayuda a la explotación es fundamental, el sistema de recaudo, los sistemas de ayuda a la explotación, los sistemas de control, fiscalización, monitoreo y evaluación son fundamentales, ahora con los niveles de tecnología disponible es importantísimo esto simplemente.

Hay un principio, hay un planteamiento fundamental en la reestructuración, es que se sugiere que hay que romper ese esquema de considerar que el sistema de alimentación le pertenece un subsistema, hablamos del sistema de alimentación del Trole, del sistema de alimentación de la Ecovía, del sistema de alimentación del Corredor Central Norte, ese concepto planteamos aquí que debe ser resuelto de manera que el sistema de alimentación, la concurrencia de los servicios de alimentación o de aporte, como quiera que se lo llame, deberían ser considerados como parte de un sistema global, sin pertenencia a determinado grupo de servicios, sino es un sistema de aportación, un sistema complementario de superficie que opera con los sistemas troncalizados y en

ke



armonía, sobre todo, con la columna vertebral del sistema que sería el sistema Metro, y eso aportaría por supuesto también en una visión de control no policiaco sino un control para regular la producción de nuevos servicios informales de transporte urbano.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS - FASES DE INTEGRACIÓN

Fase	Flota	Tipo de servicio	Flota	Año estimado
PRIMERA	Buses articulados	Troncal	151	2021
	Alimentadores	Alimentador y transversal	406	
	Buses expresos	Valle de Los Chillos y Tumbaco	163	
	Trenes	Troncal	16	
SEGUNDA	Buses articulados	Troncal	232	Hasta el año 2023
	Alimentadores	Alimentador y transversal	565	
	Trenes	Troncal	16	
TERCERA	Buses articulados	Troncal	250	Hasta el año 2025
	Alimentadores	Alimentador y transversal	2362	
	Trenes	Troncal	19	

PLAN OPERACIONAL



QUITO
grande ideas

Con esos planteamientos, con esas directrices, en trabajo conjunto igual, tal como explicaba el Gerente con la Secretaría de Movilidad, se estructuró este esquema de desarrollo del sistema integrado de transporte donde, obviamente, el Metro forma parte. En la primera fase de implementación del sistema integrado de transportes se plantea un proceso de articulación de los dos corredores fundamentales que están a cargo ahora de la Empresa de Pasajeros municipal, que es el corredor central Trolebús y el corredor Ecovía. El subsistema de alimentación que está vigente ahora y se agregan, hemos nosotros, la Empresa Metro está planteando la incorporación de unos pocos servicios que los llamamos “servicios expresos metros”, que permitirían conectar al Metro con los Valles de Los Chillos y Tumbaco, más adelante explicaré la formalidad y el método en el cual se va a articular y por supuesto está la disponibilidad de los metros.

En definitiva también, con ese trabajo se fue acotando y se fue dimensionando en función de la demanda que se fue determinando la flota que sería necesaria, esa fase está prevista para sea implementada en el año 2021, la segunda fase del proceso de implementación de la red integrada de transporte incorpora los otros corredores de transporte público, particularmente el Corredor Suroccidental y el Corredor Central Norte, más un grupo más grande de sistemas transversales, de sistemas urbanos convencionales bajo una estructura de disposición transversal en la ciudad, eso estaría previsto en este plan para tener disponible en el año 2023.

Y, la tercera fase, es la consideración ya de todo el sistema troncal, todo el sistema convencional urbano, e incluso ya algunos sistemas nuevos, por ejemplo, como

ke



aquellos que están planteados en las normas locales del sistema de transporte urbano como los servicios teleféricos u otros que pudieran generarse. Esa es la estrategia general, de la reestructuración del sistema de rutas asociado al sistema Metro.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Como consecuencia de ese trabajo, ustedes pueden mirar a la derecha la gráfica que ilustra la estructuración de los servicios de superficie asociado al Metro en la primera fase, es decir, esta sería la estructuración de los servicios en la fase de arranque del servicio Metro. Claramente vemos una diferencia sustancial con la gráfica que mostramos anteriormente y vemos que tiene una lógica de prestación de concurrencia, de aportación de los servicios al eje troncal fundamental, que es el servicio general.

En ese sentido ustedes a la izquierda en el cuadro superior, tienen ya la estructuración y la identificación clara de cuáles son los circuitos, de qué tipo de servicios se da, cuál es la flota y cuáles son los intervalos. Este ha sido un trabajo técnico muy intenso, muy largo que lo hemos venido desarrollando y que es lo que estaba faltando desde hace mucho tiempo, pero ha sido un esfuerzo muy importante para estructurar estas fases de desarrollo del sistema de transporte público asociado, como digo, al proceso de implementación del servicio Metro.

Aquí me gustaría destacar que en una anterior presentación sobre este esquema, como no habíamos aproximado la definición de la primera fase del sistema Metro, los señores concejales y señoras concejales de la Comisión de Movilidad supieron sugerirnos unos cambios importantes, esos han sido absolutamente todos acogidos, particularmente aquellos que nos pedían que comprometiéramos en la primera fase los servicios totales asociados a la Empresa de Pasajeros de Quito y también que modificáramos el horario de arranque del servicio Metro y también que extendiéramos, en la noche, un poco más el servicio, eso lo vamos a ver un poco más adelante.

ke



En definitiva, en esta fase ustedes pueden ver en el resumen de abajo, que tenemos identificado la flota total que va a componer la fase operativa en superficie y, por supuesto, toda la flota disponible del sistema Metro.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Esta solamente para ilustrar, esta sería la gráfica de la reestructuración de la red de transporte para la fase tres que estaría, digamos, a partir del año 2025. Claramente vemos nuevamente ahí una estructuración de servicios que difiere sustantivamente de la gráfica inicial, allí ustedes pueden ilustrarse sobre la disposición de todos los corredores urbanos pero también la disponibilidad de los servicios en el área metropolitana, allí vemos los servicios que vendrían desde El Quinche por el corredor, por todo el valle de Tumbaco y Cumbayá, todos los servicios de la zona norte, de Calderón, de Carapungo, la Mitad del Mundo y también la disponibilidad de los servicios de articulación con el Valle de Los Chillos, incluso en la zona sur con parte del cantón Mejía donde tenemos una conurbación que está articulada y vinculada estrechamente a Quito, esta es la ilustración.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

TIPO DE SERVICIO	Corredor	Flota
Troncal	Central Trolebús	71
	Oriental	80
	Occidental	32
	Atoroso de Angulo	18
	Central Norte	31
	TOTAL	232
Subtroncal	Amazonas	22
	Siyric	16
	Eloy Alfaro	27
	Mariscal Sucre Norte	32
	TOTAL	97
Servicios Diagonales		137
Servicios Longitudinales		104
Servicios Rutas Internas		19
Servicios Perimetrales		60
Servicios transversales		586
Servicios de alimentación		815
Servicios Intracantonales combinados		466
Servicios de conexión expreso a los Valles	Valle de Los Chillos	39
	Valle de Tumbaco	52
	Flota Total	2616

ke



Aquí tenemos ya lo que sería el plan operacional completo en la fase tres, están identificados la tipología de los servicios, dimensionada la flota, categorizadas las prestaciones para cada uno de los operadores, ahí también debo destacar lo importante que es el tema de la conexión de los servicios expresos, son servicios que no existe en este momento del Valle de Los Chillos, la flota dimensionada.

También, vale decir que en el sector urbano se han identificado servicios de alimentación para conectar al sistema Metro que en este momento no existe, por ejemplo, hay unos servicios que nos parecen van a ser muy valorados por la comunidad en el sentido de que se conecta la ladera del Pichincha directamente con la estación de San Francisco en el viaducto 24 de Mayo, particularidades así como esta se pueden definir, se pueden identificar en los documentos que han sido entregados también a la Comisión de Movilidad y a varios estamentos municipales en la que se explicita con poco más de detalle la estructuración de los servicios que han sido considerados.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

 **PERFIL DE DEMANDA PARA EL PERÍODO DEL PROYECTO**

RUBRO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
Demanda Metro servicios expresos	20,000	20,800	21,632	22,065	22,506	22,956	23,415	23,883
Demanda Metro estaciones	131,087	133,709	136,383	139,111	141,893	144,731	147,625	150,578
Demanda Integrada	114,209	125,630	175,882	204,023	234,626	239,319	244,105	248,987
DEMANDA TOTAL	265,296	280,139	333,897	365,198	399,025	407,006	415,146	423,449

RUBRO	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
Demanda diaria	265,296	280,139	333,897	365,198	399,025	407,006	415,146	423,449
Días Equivalentes	317	317	317	317	317	317	317	317
Demanda Total anual	84,098,832	88,803,949	105,845,278	115,767,820	126,490,963	129,020,782	131,601,197	134,233,221

Este es un cuadro muy importante, determina lo que habíamos empezado a mencionar, es decir, para estructurar, para definir, para planificar, para programar un servicio de transporte público, tenemos que identificar con claridad cuál es la demanda potencial y la demanda que va a ser considerada en la programación operativa.

Aquí ustedes pueden ilustrarse que efectivamente hemos hecho un trabajo para identificar la demanda que sería generada y atraída por el propio servicio Metro, la demanda que se generaría en los servicios expresos nuevos que estamos planteando, las demandas propias en las estaciones y en lo largo de la ruta del Metro, la demanda integrada sería todas las aportaciones de la red que estamos hablando; y, hemos generado una demanda anual, una demanda promedio diaria para cada uno de los años.

ke



Con esa demanda promedio diario de cada año, hemos multiplicado por los días ponderados al año, días globales de servicio que están acotados en 317 y tenemos la demanda total del año que será requerida del sistema que está planteado, donde obviamente está incorporado el servicio Metro.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Ese perfil de la demanda va a ser trasladado a programación operativa, tenemos que dimensionarlo, tenemos que evaluarlo y desglosarlo con estas variables que lo vemos aquí. En primer lugar tenemos un perfil de demanda de uso de transporte público en Quito, que es el diagrama que está a la derecha, este es un diagrama actualizado, correspondiente a enero - febrero del 2020 con información real y diaria de la Empresa de Pasajeros; nos ilustra como los usuarios del transporte público en Quito generamos esta esta variación.

Hay un pico muy alto en la mañana y muy agudo, luego desciende y generamos otro pico al mediodía, no tan alto, pero ese es un pico generado, básicamente, o relacionado con la educación, con la actividad educativa, retorno e ingresó nuevamente en algunos casos a la actividad escolar; y, en la tarde tenemos una curva de demanda un poco más alargada pero menos alta, eso implica que tenemos que tener la capacidad para poner la disponibilidad de los trenes y de los servicios de alimentación, de conformidad con ese comportamiento de perfil de la demanda; también es importantísimo que para eso tengamos la capacidad de diferenciar que entre los diferentes días del año y los diferentes días de la semana, a la izquierda en los datos generales, obviamente, están algunos componentes de la oferta como son los kilómetros del circuito del túnel, que son 46 kilómetros en circuito, los días de servicio o globales al año, los días laborables del año, los días sábados del año y los días feriados del año.

También, tenemos identificado la posibilidad de disponer un plan operacional específico para unos cuatro días que en Quito generalmente los podríamos llamar Acta de la sesión No. 082, extraordinaria

ke



especiales, por ejemplo, puede ser la noche quiteña entre el 5 y 6 de diciembre, el fin de año, la noche del 10 de Agosto, en fin algunas consideraciones, hemos determinado y hemos acotado en 4 días para el caso particular de Quito; el tiempo del circuito, todas esas consideraciones.

Además, hemos identificado, por ejemplo, cuál sería el rango de horario para cada uno de esos tipos de día, el día laborable, allí está por ejemplo, hemos recogido la sugerencia que se planteó ya en la Comisión de Movilidad, el día laborable arrancará para el servicio Metro a las 5h30 ya se moverán los trenes, a las 5h30 ya estará disponible un tren en cada estación recogiendo a los usuarios y el fin del servicio será a las 23h00; el día sábado será desde las 6h00 de la mañana hasta las 22h00 y los días domingos y no laborables serán de 6h00 de la mañana a 21h30. A partir de esas consideraciones, a la derecha en la parte inferior, podemos tener la categorización de los horarios para cada día laborable, la hora lateral, de qué hora a qué hora va, la hora pico en la mañana, la hora lateral, la hora pico en la tarde, en fin, esa es una parte del trabajo que se ha elaborado para la formulación de la programación operativa del sistema.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

DEMANDA HD - INTERVALOS - FLOTA

RESUMEN OFERTA DE TRENES

Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8
Capacidad del Tren 6 pas/m ²	800	1,107	1,107	1,107	1,107	1,107	1,107	1,107
Total trenes	18	18	18	18	20	20	20	20
Intervalo hora pico	4.5	4.5	4	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Número de Trenes Necesarios por Intervalo	16	16	16	17	19	19	19	19
Trenes de Reserva	2	2	2	1	1	1	1	1
	11%	11%	11%	15%	5%	5%	5%	5%
Índice de Renovación	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Capacidad del Sistema Hora	16,630	23,026	23,026	24,465	27,343	27,343	27,343	27,343
Factor de crecimiento anual demanda promedio		1.05	1.15	1.07	1.06	1.02	1.02	1.02
Demanda Diaria	265,296	280,139	333,897	365,198	399,025	407,006	415,146	423,449
Factor hora pico	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Demanda Hora Pico	15,918	16,808	20,034	21,912	23,942	24,420	24,909	25,407
Diferencia capacidad y demanda	712	6,218	2,992	2,553	3,401	2,923	2,434	1,936

PLAN OPERACIONAL

QUITO
grande ciudad

Con esa información, procesando todo el análisis técnico de la demanda, hemos procedido a hacer las proyecciones técnicas con apoyo de especialistas en proyecciones y simulaciones específicas de la demanda, hemos generado esta tabla en la que se identifica, con absoluta claridad, cuál sería la hora de diseño para, sobre esta base, programar la prestación del servicio en la línea.

Ahí podemos ver nosotros que la disponibilidad de los trenes, la disponibilidad obviamente son los 18 trenes; el número de trenes necesarios, los trenes que estarán en reserva para cada período, el índice de renovación de los usuarios, la capacidad que tendría el sistema según la oferta que está programada y cuál sería la demanda diaria

ke



existe. Ustedes pueden ver en la última fila, que siempre el sistema que estamos programando, que está diseñado, siempre presenta una capacidad disponible para cubrir cualquier rango de variación hacia arriba de la demanda: es decir, en ningún caso los quiteños van a estar con una oferta de servicios que les lleve a un viaje incómodo, apretado, siempre va a haber una holgura suficiente para recoger, incluso en alguna eventualidad o en alguna parada específica, algún un evento puntual en la Plaza del Teatro, en la Plaza San Francisco o en la Universidad Central en algún sitio, siempre habrá una disponibilidad de espacio para que sea movilizadado en el sistema Metro.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

 **PRODUCCIÓN ANUAL DE KILÓMETROS DE SERVICIO**

Descripción	RESUMEN KILÓMETROS OPERADOS								TOTAL
	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	
Km/ Días laborables	2,005,792	2,005,792	2,258,792	2,297,125	2,346,411	2,518,911	2,579,149	2,579,149	18,591,119
Km/ Días sabados	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	365,976	2,927,808
Km/Días no laborables	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	302,358	2,418,864
Km/Días eventuales	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	3,312	26,496
Km. comerciales	2,677,438	2,677,438	2,930,438	2,968,771	3,018,057	3,190,557	3,250,795	3,250,795	23,964,287
Km. vacío	133,872	133,872	146,522	148,439	150,903	159,528	162,540	162,540	1,198,214
Km. totales	2,811,310	2,811,310	3,076,960	3,117,210	3,168,960	3,350,085	3,413,335	3,413,335	25,162,501

 **PLAN OPERACIONAL**

Aquí, es importante para la determinación de presupuesto, para el afinamiento de los planes de mantenimiento, para el afinamiento de todos los procesos de gestión operativa, es importante determinar la producción anual del servicio; es decir, cuántos kilómetros anuales va a requerirse para movilizar esa cantidad de personas bajo esos parámetros operacionales, bajo esas condiciones específicas de operación.

Aquí ustedes pueden ver que en el año uno tenemos una producción global requerida de aproximadamente 2'800.000 kilómetros, esa producción va creciendo hasta el año ocho.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ke



PROGRAMACIÓN HORARIA DE INTERVALOS

Dia	Tipo de Hora	Hora Inicio	Hora Fin	# Horas	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
					Intervalo (min)							
Laborable	HL	5:30	6:00	0,50	10	10	10	10	10	9	8	8
	HPM	6:00	8:00	2	4,5	4,5	4,5	4	3,5	3,5	3,5	3,5
	HNS	8:00	19:00	11	6	6	5	5	5	4,5	4,5	4,5
	HV	19:00	23:30	4,5	8	8	8	8	8	8	7	7
Sábado	HNS	6:00	20:00	14	6	6	6	6	6	6	6	6
	HV	20:00	22:00	2	10	10	10	10	10	10	10	10
No laborable	HV	6:00	21:30	15,5	9	9	9	9	9	9	9	9
Días Eventuales		22:00	1:00	3	10	10	10	10	10	10	10	10

PLAN OPERACIONAL



Aquí, tenemos ya la programación horaria de los intervalos, está sería ya una programación de arranque, sobre esta base ya nosotros pasamos a dimensionar todos los costos relacionados a la producción del servicio, aquí está para el año uno cuál será el intervalo de los trenes en las estaciones, en la hora lateral, en los días laborables, en hora pico, lo mismo, cómo será los días sábados, qué intervalo de trenes vamos a tener en la hora pico y en la hora valle y lo mismo para los días laborales. Esta ya es una programación en detalle que, por supuesto, no es una tabla de programación en línea rígida, ésta será ajustado en la medida que se va monitoreando el comportamiento de la demanda y el comportamiento también de la provisión del servicio; es decir, en la medida que el sistema vaya adaptándose al comportamiento de los usuarios y a la evolución de la demanda, esta tabla será ajustada permanentemente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



CONDICIONES OPERATIVAS DE LA RED DE SUPERFICIE

- Eliminar competencia entre los servicios en superficie y con la PLMQ.
- Modificación de los contratos de operación con las operadoras.
- Servicios de alimentación utilizando buses con tecnología amigable con el ambiente.
- Definición del modelo de gestión del servicio de alimentación del SIT-DMQ.



PLAN OPERACIONAL



Eso en general respecto a las condiciones de la programación del servicio, pero hay algunos aspectos que son importantes, que son parte de operación y que ya lo hemos

ke



dicho, por ejemplo, en la red de superficie cuyas condiciones de operación y de implementación va a tener directa relación con el perfil de demanda que vamos a tener en el servicio Metro, es imperativo que se adopten ya los mecanismos administrativos que correspondan para eliminar la competencia entre los servicios de superficies, en particular en la primera fase, se ha acotado y se ha definido la necesidad de reestructurar los servicios de la Empresa Metropolitana de Transporte de Pasajeros, en particular en el Corredor Central Trolebús, para evitar la competencia entre el nivel de superficie y el nivel subterráneo como el Metro.

Ahí se impone la necesidad de incorporar modificaciones al modelo de gestión y tal vez a los propios contratos de operación con las operadoras de los sistemas de alimentación y en general de la prestación del servicio, hay que instrumentar los mecanismos administrativos y legislativos para procurar la incorporación ya de tecnología eléctrica en los buses del sistema de superficie, y como ya dije, el modelo de gestión del sistema integrado de transporte de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA

- Señalización, viseras en las paradas de las rutas alimentadoras.
- Señalización para circulación peatonal en las estaciones.
- SemafORIZACIÓN en ingreso y salida de las estaciones.
- Señalización y facilidades de maniobras de retorno de unidades para buses en el Parque de la Carolina (actual parqueadero frente a la Av. Eloy Alfaro) y, circulación de buses por el Túnel Guayasamín.
- Adecuar la parada en el actual estacionamiento del parque La Carolina junto a la Av. Eloy Alfaro y diseños arquitectónicos y de reformas geométricas para entrada y salida de buses.
- Adecuar la parada de buses en el parque El Arbolito: Av. Tarquí y 6 de Diciembre, siendo necesario efectuar los diseños arquitectónicos y de reformas geométricas.
- Plantear el plan de circulación peatonal de la Estación y la conexión con el Centro Comercial El Recreo
- Disminuir el número de buses tipo que operan dentro de la estación, se necesita recuperar espacios dentro y fuera de la Estación Quitumbe

PLAN OPERACIONAL

QUITO
grande siempre

Aquí solamente para ilustrar también un tema de requerimiento de temas de infraestructura, antes de ir a este listado quisiera mencionar que la Empresa Metro está trabajando ya en coordinación con la Empresa de Obras Públicas, ahí se han establecido mecanismos de comunicación y se ha trasladado los requerimientos proveyendo una asignación de prioridad desde el punto de vista de la prestación del servicio Metro.

Es indispensable completar o implementar la señalización y la disposición de las viseras en las paradas de las rutas alimentadoras en todo el sistema que estamos planteando, la señalización y los requerimientos de equipamientos para la seguridad de la circulación peatonal en todas las estaciones, la semafORIZACIÓN en el ingreso y

ke



salida de las estaciones es fundamental y estamos pidiendo que se señalice y se instrumente las facilidades de maniobra de retorno de las unidades de buses en el parque de La Carolina, esto es particularmente necesario para generar la conectividad del Valle de Los Chillos al Metro en la estación Carolina.

Se ha proveído a la Empresa de Obras Públicas un diseño base, un diseño funcional y esquema operativo de cómo tendría que plantearse ahí; se ha planteado también a la Secretaría la posibilidad de requerir para ese servicio específico, ese servicio expreso que se utilicen buses de mejor tecnología para poder atravesar el túnel en las condiciones que está ahora, porque, obviamente, no se va a poder disponer de una nueva infraestructura adicional en las condiciones actuales de la economía municipal y del país, hay que intervenir eso y ahí hay una gestión importante y que demanda la concurrencia, efectivamente, de varias instancias municipales.

Adecuar la parada actual del sistema para esta operación en el parqueadero que da frente a la Av. Eloy Alfaro es importante, también estamos solicitando se implemente o se tomen las acciones que correspondan, a efectos de que en la fase de desarrollo del sistema integrado de transporte, se genere ya la estación de transferencia El Arbolito, donde permitiríamos hacer los transbordos de los sistemas del Valle de Los Chillos, pero también de los sistemas en superficie como sería la subtronal Amazonas, la subtronal Shyris y la subtronal Marín, ese es un sistema, un proyecto que está en curso ya desde hace varios años y que ha sido parte de la formulación del desarrollo estratégico del sistema urbano de transporte que está planteado desde el plan anterior que está vigente.

También nos parece que es imperativo empezar ya a trabajar para conformar, reconformar y habilitar de la mejor manera el corredor de conexión en la estación de Quitumbe, entre las estaciones interprovinciales y el sistema urbano de superficie y el sistema Metro. También hay un requerimiento que queremos dejarlo planteado en general, hace falta revisar la operación de los buses en la estación El Recreo y en la estación Quitumbe, esa es una tarea específica de la Empresa de Pasajeros y la Secretaría de Movilidad, nos parece que es imperativo también acometer con esas acciones.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Metro

NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA

Intervenciones en las estaciones

- Señalización, viseras en las paradas de las rutas alimentadoras.
- Señalización para circulación peatonal en las estaciones.
- Señalización en ingreso y salida de las estaciones.
- Señalización y facilidades de maniobras de retorno de unidades para buses en el Parque de la Carolina (actual parqueadero frente a la Av. Eloy Alfaro) y, circulación de buses por el Túnel Guayasamín.
- Adecuar la parada en el actual estacionamiento del parque La Carolina junto a la Av. Eloy Alfaro y diseños arquitectónicos y de reformas geométricas para entrada y salida de buses.
- Adecuar la parada de buses en el parque El Arbolito: Av. Tarqui y 6 de Diciembre, siendo necesario efectuar los diseños arquitectónicos y de reformas geométricas.
- Plantear el plan de circulación peatonal de la Estación y la conexión con el Centro Comercial El Recreo
- Disminuir el número de buses tipo que operan dentro de la estación, se necesita recuperar espacios dentro y fuera de la Estación Quito



PLAN OPERACIONAL



Ya he dicho los requerimientos de infraestructura, los fundamentales ya están mencionados, sin embargo, aquí solamente para destacar que el corredor Ecovía en el tramo desde la Alameda hasta la Río Coca, prácticamente desde su creación tiene unas dificultades enormes para la accesibilidad de los usuarios, ustedes ven en la foto de la derecha, un equipamiento metálico que ha causado varios accidentes a los usuarios y que debe ser corregido lo más pronto posible, el resto ya está dicho.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

REQUERIMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA EN SUPERFICIE

- Corregir pisos de paradas del Corredor Nororiental Ecovía en el tramo Alameda – terminal Río Coca
- Intervención de seguridad vial en los exteriores de las 15 estaciones del Metro
- Mejorar accesibilidad peatonal y de los buses al viaducto 24 de Mayo, retorno en San Roque, a las estaciones Ejido y Carolina, etc.)



PLAN OPERACIONAL



Parte del sistema y de los componentes del plan operacional, como habíamos mencionado al comienzo es el sistema de recaudo, el sistema de recaudo previsto y lo expreso ya el Gerente General.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ke



CARACTERÍSTICAS FUNCIONALES SISTEMA DE RECAUDO



- Sistema electrónico con medios de pago abiertos, permite la integración multisistemas.
- Procesos de conciliación y distribución con alta seguridad y eficiencia.
- Gestión de los recursos con base en el Fideicomiso Metro de Quito.

PLAN OPERACIONAL



Es un sistema electrónico con medios de pagos abiertos que permite la integración multisistémica, permitirá igual los procesos de conciliación y distribución con alta seguridad y eficiencia, y permitirá también una gestión de los recursos a través de este mecanismo y herramienta de gestión que sería el fideicomiso Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



COMPONENTE - SEGURIDAD Y SERVICIO AL CLIENTE



Efectivo sistema de seguridad, con guardias y sistemas de video vigilancia

Enlace directo al Centro de Control Metropolitano y ECU911, Policía Nacional, Bomberos y Cruz Roja

Sistema de información a usuarios y de apoyo a la operación:

- Sistema centralizado de megafonía.
- Personal de servicio al cliente
- Señalética informativa dentro de todas las estaciones y trenes

PLAN OPERACIONAL



Otro de los componentes obviamente, también lo mencionamos, es el componente de seguridad y servicio al cliente, simplemente para mencionar que efectivamente ahí hay un sistema completo de seguridad con disponibilidad de guardias y sistemas de vigilancia permanente, hay sistemas de enlace directo entre el centro de control metropolitano con el ECU911, la Policía Nacional, los Bomberos y la Cruz Roja, cada una de las estaciones tiene un sistema de control propio, pero además de cada una de las estaciones hay un sistema de comunicación con el control central que está ubicado en la estación Quitumbe.

ke



El sistema de información a los usuarios es múltiple, hay un sistema centralizado de megafonía, existirá personal de servicio al cliente, la disponibilidad de la señalética informativa moderna, dinámica en todas las estaciones y en cada uno de los trenes.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

COMPONENTE - LIMPIEZA

Actividad relacionada con nivel de servicio

Componentes:

- Limpieza Ordinaria: ordinaria diaria, ordinaria programada y ordinaria en ruta.
- Limpieza General
- Limpieza Selectiva
- Limpieza Especial
- Otros Trabajos.



PLAN OPERACIONAL

QUITO
grande ideas

Y ahora el componente de limpieza que es vital en el sistema, también hay un plan completo desarrollado para implementar el servicio de limpieza, hay una limpieza ordinaria la que corresponde al día a día, pero también hay procesos de limpieza programada y especial también.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

SISTEMA DE CALIDAD

KPI

- Establecimiento de Indicadores de Calidad Medibles

Control

- Control del Nivel de Servicio del Transporte Público
- Establece Sanciones por incumplimientos

Mejora Del Servicio

- Mejora el Servicio de Transporte Público

Incentivos

- Es atractivo para los usuarios

SUPERVISIÓN

QUITO
grande ideas

Finalmente, solamente para recalcar lo que ya dijo el Gerente, toda esta prestación de servicios tienen un enfoque de prestaciones hacia la calidad, cómo se va a hacer eso, ya explicó el Gerente que se han identificado más de 100 indicadores de los denominados

ke



KPI para monitorear de manera medible, controlable la prestación de los servicios, la calidad prestada no solamente en el transporte de los usuarios sino también el mantenimiento de los sistemas, en el control de la limpieza, de manera que el administrador del sistema, tendrá todas las herramientas tecnológicas y todos los indicadores para poder hacer el monitoreo permanente y plantear, aparte del control, las mejoras del servicio y eventualmente producir o acordar la generación de incentivos para los usuarios.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

La lámina muestra el logo de Metro en la parte superior izquierda. El título principal es "SISTEMA DE CALIDAD" en rojo. Debajo, se encuentra el subtítulo "ATRIBUTOS DE INDICADORES" en negro. A continuación, se listan diez atributos numerados del 1 al 10. En la parte inferior izquierda, se encuentra el logo de "SUPERVISIÓN" con un punto rojo. En la parte inferior derecha, se encuentra el logo de "Quito" con el lema "grande otra vez" debajo.

Metro

SISTEMA DE CALIDAD

ATRIBUTOS DE INDICADORES

1. Disponibilidad de Flota
2. Disponibilidad de Infraestructura
3. Disponibilidad de Operación
4. Demanda
5. Eficiencia Energética
6. Incidencia Operación y Seguridad
7. Seguridad Usuarios
8. Seguridad Infraestructura
9. Equipo Rodante, telecomunicaciones, infraestructura
10. Limpieza

SUPERVISIÓN

Quito
grande otra vez

Estos indicadores han sido agrupados en diez componentes fundamentales, los indicadores sobre la disponibilidad de la flota, sobre la disponibilidad de infraestructura, sobre la operación en sí, sobre el manejo de la línea, indicadores sobre la demanda esto es importantísimo; debemos monitorear de manera permanente la evolución de la prestación de servicio en cuanto a cobertura y en cuanto tipología de cobertura, la eficiencia, indicadores respecto a la eficiencia en el uso de energía, los indicadores sobre las incidencias de operación y seguridad, los indicadores KPI de seguridad los usuarios, de seguridad de infraestructura, los indicadores sobre mantenimiento de material rodante, telecomunicaciones, infraestructura y sobre limpieza.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ke



INDICADORES

KPI	INDICADOR	FÓRMULA	REFERENCIA
Disponibilidad de Flota	Trenes Circulando en Hora Valle	Reporte de Número de Trenes que circulan en Hora Valle	Disponibilidad de Trenes mayor al 98%
	Trenes Circulando en Hora Pico	Reporte de Número de Trenes que circulan en Hora Pico	Disponibilidad de Trenes mayor al 98%
	Tiempo de Ingreso al sistema	Reporte del tiempo de ingreso al sistema	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Tiempo de Viaje	Tiempo de viaje	Valor establecido
Disponibilidad de Infraestructura	Disponibilidad Ascensores	$\frac{\text{Tiempo de detención (min)} / \text{ tiempo total del servicio} \times \text{ cantidad de escaleras mecánicas existentes}}{\text{Tiempo de detención (min)} / \text{ tiempo total del servicio} \times \text{ cantidad de escaleras mecánicas existentes}}$	Disponibilidad mayor al 95%
	Disponibilidad Pasos de Peaje	% Disponibilidad Pasos	Disponibilidad mayor al 90%
	Disponibilidad de controles de acceso	% de Disponibilidad de controles de acceso	Disponibilidad mayor al 95%
	Kilómetros Totales Operados	Número de Kilómetros totales operados/ km programas	Disponibilidad de Trenes mayor al 99%
Disponibilidad Operación	Regularidad del Servicio	% de Regularidad del servicio	Regularidad mayor al 99%
	Kilómetros Sin Averías	Kilómetros operados sin averías en el sistema	Número de Kilometro operados sin averías en el sistema
	Cumplimiento de la oferta en km	% de Cumplimiento de la oferta en kilómetros	Al menos 98% de Cumplimiento
Demanda	Grado de Ocupación	Número de pasajeros por metro cuadrado	6 pasajeros por metro cuadrado
	Pasajeros Transportados Programados	Número de pasajeros transportados programados	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Pasajeros Transportados con acceso pagado	Número de pasajeros con acceso pagado	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Pasajeros Transportados con acceso pagado media tarifa	Número de pasajeros transportados con acceso pagado media tarifa	Valor establecido en el Contrato de Operación
Eficiencia Energética	Consumo de energía eléctrica por pasajeros transportados	Consumo de energía en kWh por pasajero transportado	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Consumo de energía eléctrica por estaciones + pozos	Consumo de energía en kWh	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Consumo de energía eléctrica por tracción	Consumo de energía en kWh	Valor establecido en el Contrato de Operación

• SUPERVISIÓN



Todos estos indicadores tienen esta descripción en detalle, está identificado el KPI, está descrito el indicador, cuál va a ser la fórmula de medición y cuál va a ser la referencia sobre la base de la cual se establecerá de incentivo o se establecerá el grado de cumplimiento o la sanción. Ustedes ven, sobre todo en aquellos componentes de KPI relacionados con la prestación del servicio la referencia siempre supera el 90%, muchos de los indicadores de KPI de demandados el nivel de referencia es el 98% del cumplimiento, esto quiere decir que Metro de Quito tendrá un nivel de calidad de servicio similar a cualquier servicio Metro de un país desarrollado, es decir, el nivel de prestaciones que tiene que tener el Metro en cuanto calidad, es de superior al estándar normal digamos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



INDICADORES

KPI	INDICADOR	FÓRMULA	REFERENCIA
Incidencias Operación y Seguridad Resultado	Material Móvil	Incidencias en min en el Material Móvil	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Señalización	Incidencias en min. en el sistema de señalización	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Vías Catenaria	Incidencias en min en vías catenarias	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Operación	Incidencias en min en la operación	Valor establecido en el Contrato de Operación
Seguridad Usuarios	Instrucciones / persona en Zona vías	Número de Instrucciones / personas en zona de vía en min	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Trenes detenidos por vandalismo	Número de Incidencias pintura en trenes	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Caidas a la vía	Número de Caídas a la vía	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Atrapados por puertas de tren	Número de Atrapados por puertas de tren	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Intento de suicidio	Número Intento de suicidio	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Suicidios	Número de Suicidios	Valor establecido en el Contrato de Operación
Seguridad Infraestructura	Fallecidos	Número de Fallecidos	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Colisiones	Número de Colisiones	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Descarrilamientos	Número de Descarrilamientos	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Incendio/humo en estaciones	Número de Incendio/humo en estaciones	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Roturas de Carril	Número de Roturas de Carril	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Falla ATP/ATO	Número de fallas ATP/ATO	Valor establecido en el Contrato de Operación
Equipo Rodante, telecomunicaciones, infraestructura	Intercepción de vía (sin colisión)	Número de intercepción de vía (sin colisión)	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Tiempo de respuesta en las Incidencias	Tiempo de respuesta de los vigilantes	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Cumplimiento del Mantenimiento Preventivo Material Rodante	% de Cumplimiento del mantenimiento preventivo	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Cumplimiento del Mantenimiento Correctivo Material Rodante	% de Cumplimiento del mantenimiento correctivo	Valor establecido en el Contrato de Operación
Limpieza	Cumplimiento del Mantenimiento de Infraestructura	% de Cumplimiento del mantenimiento	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Cumplimiento del Mantenimiento de sistemas	% de Cumplimiento del mantenimiento	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Limpieza en Estación	% de Cumplimiento de programación	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Limpieza en Tren	% de Cumplimiento de programación	Valor establecido en el Contrato de Operación
	Tiempo de respuesta ante incidencias urgentes o de alto impacto	Tiempo de respuesta ante incidencias urgentes o de alto impacto	Valor establecido en el Contrato de Operación

• SUPERVISIÓN



ke



Ahí sigue el listado, hasta allí llega la presentación.

Muchísimas gracias señor Alcalde, señores concejales.

Ingresa en la sesión en la plataforma virtual la señora concejala Mgs. Luz Elena Coloma, a las 11h03. (20 concejales).

Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias al funcionario de Metro de Quito, no sé señor Gerente si tiene más información.

Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Sí, nosotros habíamos mandado la descripción completa señor Alcalde, señores y señoras concejales, avanzamos ahora con la parte de la estructura financiera que es el segundo eje que se había indicado en el concepto general del modelo de gestión de Metro de Quito.

Procede con la explicación de la lámina:



ke



Históricamente Ecuador tiene un problema muy grande, que es que carece de una ley de gestión del transporte; entonces, Ecuador tiene aproximadamente 30 años de retraso para poder legislar, Ecuador tiene una ley de tránsito, de seguridad vial pero no tiene una ley de gestión de transporte que son dos cosas totalmente diferentes, y parte de este proceso es la política tarifaria; en cualquier país de Latinoamérica ya, porque digamos que somos uno de los últimos que estaríamos implementándolo, lo primero que se determina es qué cubre el costo de la tarifa; hay tres escenarios que normalmente están descritos en la parte técnica, si la tarifa cubre solo el costo de la operación del sistema, el segundo escenario es que cubra el costo de operación del sistema y el equipo rodante; y, el tercer escenario es que cubra la operación del sistema, el costo del equipo rodante y el costo de la infraestructura.

En Ecuador no se tiene definido, en Quito esperamos hacerlo, esa es una definición que debe ser puesta en las ordenanzas de política tarifaria y que obviamente tienen que ser presentadas por Secretaría de Movilidad, pasar por Comisión de Movilidad y luego en Concejo en pleno para su aprobación; una vez que se defina ese componente que es principal, se debe ver cuáles son los componentes del costo del servicio, el costo financiero, el costo fijo, el costo de capital, el costo de la caridad que se está poniendo, y el costo operacional que es lo que estábamos indicando, y que normalmente lo que se ha hecho históricamente en la ciudad es solo verificar el costo operacional y muchas veces las discusiones se han enfrascado solamente en cuál es el costo del combustible, de la electricidad, del desgaste del vehículo pero nunca se ha hablado sobre la calidad del sistema de transporte, que es el fundamento principal solicita la ciudadanía.

Fijado ese primer componente, luego, una vez que se fija el costo del servicio, en las ciudades se tiene dos fases, una tarifa al usuario y un fondo metropolitano o un fondo municipal que permite la sostenibilidad del sistema de transporte; esta tarifa al usuario debe cumplir el proceso de una tarifa socialmente justa, pero cómo la definimos si no existe solo está la definición, entonces ahí es donde ingresa otro parámetro que también debería estar dentro de la política tarifaria que es, que una familia o un grupo familiar de dos viajes por familia, de tarifa completa y reducida, a 2.2 viajes que dice la estadística de Quito, a 26.5 días de movilización, no debería gastar más allá del 15% del salario básico unificado, eso es generar una política para tener una tarifa socialmente justa y que si nos pasamos de ese indicador, poder saber cómo vamos a poder cubrir el costo de transporte al que menos tiene, a través del fondo metropolitano de transporte.

Este costo del servicio a la ciudadanía tiene que ser revisado cada dos años, pero eso no significa que cada dos años haya que elevar la tarifa, sino más bien buscar el equilibrio a través del fondo metropolitano de transporte y establecer una política de cada qué tiempo se establece una variación al usuario, en caso de que sea necesario o cuando no, y obviamente que este costo el usuario no sobrepase un valor del salario básico



unificado para no tener un gasto superior al que se podría calificar como socialmente justo.

La siguiente parte, es que el fondo metropolitano de transporte que debe ser creado, autorizado y aprobado por el Concejo, se alimenta de varias fuentes de movilidad, es decir, se puede tener matriculación, se puede tener peaje, se puede tener revisión técnica vehicular, se puede tener multas de tráfico y se genera un fondo que permite tener la sustentabilidad; cuando se genera esta estructura es necesario la aparición de un fideicomiso que garantice el buen manejo de este dinero y que realmente sea reinvertido en transporte público, mejorando la calidad de vida del 70% de la ciudad que es quienes usamos transporte público en los distintos subsistemas que tenga la ciudad.

Esta política de aquí permite tener un sistema integrado de transporte y que sea sostenible, si mañana se requiere buses eléctricos entonces la tarifa no puede pasar el margen generado como política, pero el fondo metropolitano entra a actuar para que un sistema de electromovilidad en la ciudad sea sustentable, entonces, estas políticas tienen que estar perfectamente marcadas. Les decíamos al inicio de la presentación señores y señoras concejales, que operar el Metro va más allá de mover el tren y sus sistemas sino que el Metro es un proyecto que transforma la ciudad, y es la oportunidad que existe para poder transformar todo el eje de movilidad que es lo que se requiere.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

POLÍTICA TARIFARIA

GASTO EN MONO VIAJE			
CÁLCULO DE GASTO		TARIFA	GASTO
SALARIO BASICO	\$ 400,00		
DIAS DE VIAJE MES	24		
ETAPAS AL MES (2,2 VIAJES) COMPLETO	105,6	\$ 0,25	\$ 26,40
ETAPAS AL MES (2,2 VIAJES) REDUCIDO	105,6	\$ 0,12	\$ 12,67
			\$ 39,07
PORCENTAJE GASTO			9,77%

GASTO EN RED INTEGRADA			
CÁLCULO DE GASTO		TARIFA	GASTO
SALARIO BASICO	\$ 400,00		
DIAS DE VIAJE MES	24		
ETAPAS AL MES (1 VIAJE) COMPLETO	48	\$ 0,50	\$ 24,00
ETAPAS AL MES (1 VIAJE) REDUCIDO	48	\$ 0,25	\$ 12,00
			\$ 36,00
PORCENTAJE GASTO			9,00%

ESTRUCTURA FINANCIERA

Quito
grande de los andes

Ahí también se presenta ya un esquema de una política tarifaria generando, porque hay un concepto que también se ha debatido mucho con los señores miembros de la Comisión de Movilidad, que si la red de transporte tiene que ser integrada o no, hay

ke



voces que dicen que no se debe integrar el sistema y otros que dicen que sí, pero por ejemplo, esto es un ejemplo muy básico de cómo se tiene beneficios o no teniendo tarifa integrada o teniendo monoviajes, pagando cada modelo como funciona hoy en día, salvo Trolebús que tiene integrado alimentación y eje troncal.

Pagando en monoviajes, es decir, por cada etapa de viaje pago el valor de pasaje fijado, a la tarifa actual se estarían gastando el 9.77% del salario básico unificado, mientras que si tenemos una red integrada de transporte, en el mismo escenario, con la misma tarifa y generando una tarifa más alta inclusive pero dando un tercer viaje integrado que podría ser gratis en cualquiera de los sistemas de la red, se tiene un gasto del 9% del salario básico unificado; ¿Qué representa esto? Que al final del día una integración de las redes de transporte permite garantizarle a la ciudadanía, al 70% de la ciudad, primero un transporte de calidad y luego un costo de servicio de transporte más bajo, que es el objetivo por el cual se genera una política tarifaria que, vuelvo a repetir, va mucho más allá de fijar el costo de operación del equipo rodante sino pensar en una política que permita garantizar que la ciudad tenga transporte de calidad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

POLÍTICA TARIFARIA

Techo tarifa al público (tarifa social)

- La diferencia entre la tarifa de los subsistemas de superficie y el Metro de Quito deberá ser máximo el 15%
- El costo por transferencia entre subsistemas no puede superar el 55% del valor de la tarifa del subsistema de superficie
- Se deberán generar incentivos a usuarios frecuentes por preventas, los valores que el sistema deje de recaudar por estos beneficios deberán ser cubiertos a través del Fondo Metropolitano de Movilidad




EJEMPLO DE BENEFICIOS DE PRECOMPRA				
VIAJES MES	PORCENTAJE	AHORRO	DISTRIBUCION	DEMANDA 25%
12	1%	\$ 0.06	5%	\$ 62.500,00
16	2%	\$ 0.16	5%	\$ 125.000,00
24	3%	\$ 0.36	5%	\$ 187.500,00
48	4%	\$ 0.96	5%	\$ 250.000,00
mas 48	5%	\$ 1.00	5%	\$ 312.500,00
INGRESOS RED INTEGRADA		\$ 125.000.000,00		\$ 937.500,00

ESTRUCTURA FINANCIERA

Quito
grande ideas

Entonces, dentro de lo que se está proponiendo, esto lo hemos trabajado con Secretaría de Movilidad, tenemos técnicos de Secretaría, un aporte de Trole que nos ayuda con el Gerente de Operaciones y técnicos de Metro que nos hemos sentado a construir esta propuesta que, obviamente, es una propuesta que tiene que ser socializada, tiene que ser discutida y presentada formalmente a Comisión de Movilidad y al Concejo para su aprobación.

La política tarifaria lo primero que fijar es un techo de tarifa al público para que sea una tarifa social, una tarifa socialmente justa, generar que no tengamos una diferencia

ke



entre subsistemas que vaya más allá del 15% entre los diferentes subsistemas para que no tengamos o exceso de demanda en un subsistema y déficit de demanda en el otro subsistema; se habla y se hace una propuesta también que en el costo de transferencia entre subsistemas no puede superar el 55% del valor inicial del viaje o del valor base del viaje, y se habla también que se debe generar incentivos de preventa para las personas que utilicen el sistema de transporte público de forma permanente, es decir, se crea un fondo metropolitano en donde la idea de generar un subsidio con plata pública no es directamente al productor sino al consumidor, que la gente que menos tiene reciba el subsidio de pasaje a través del medio electrónico de pago y de esa forma podamos tener el dinero público sirviendo realmente a quien lo necesita.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



La política tarifaria entonces cambia un poco el modelo que se genera, esta es una propuesta también que se genera, que el pago a todos los operadores, sean nacionales o internacionales, debe ser un costo por calidad y no como es ahora que es un pago por pasajero transportado, por eso existe el problema en la red de transporte, donde los buses corretean, no le llevan a la gente de media tarifa, porque lo que hace el modelo actual es generar un incentivo perverso, a que la gente sea vista como monedas y por eso la queja de los niños y de la gente tercera edad que dice que el sistema transporte no me lleva, me discriminan porque obviamente pagan la mitad del pasaje y eso hace que no sea atractivo por el modelo actual, en donde las rutas son asignadas a un operador y ese operador gana por el valor de transporte de gente que recoge.

Por eso todos los buses, como se veía en la lámina anterior, están concentrados en el centro de la ciudad y no se tiene transporte en los extremos, esto significa que se rompe el esquema en donde el operador convencional está asignado a una ruta, sino que el operador nacional o internacional es contratado para brindar servicio de transporte en cualquier sitio de la ciudad, las rutas son del Municipio y son administradas por el

ke



Municipio, entonces no podría caerse el esquema tradicional de decir una ruta es asignada a la operadora A o a la operadora B, porque ahí volvemos a tener el mismo problema de siempre con los vicios que pues, obviamente, genera el mal servicio actualmente tenemos.

Se genera una administración del fondo a través de un fideicomiso que garantiza la sostenibilidad del sistema con buses amigables, con electro movilidad que permita garantizar que los subsidios también se canalicen a los usuarios que más necesitan y no al operador, para que podamos tener una integración tarifaria, media tarifa respetada y cubierta a través un medio electrónico de pago, todo esto de aquí genera el nuevo contrato de operación en el cual se le integra y al operador de transporte no se la asigna una ruta sino se le asigna un servicio que tiene que brindar a la ciudad, y ese servicio tiene que ser medido por indicadores de gestión, tiene que ser medido con sanciones si lo incumple y generar un nuevo modelo de transporte que garantice calidad; esto genera que todo tenga un equilibrio en las prestaciones tanto públicas como privadas y obviamente esto tiene que ser hecho con tecnología para que la supervisión y fiscalización sea mucho más clara.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Aquí sí están los costos del sistema Metro, cuánto es lo que está costando, son más menos \$48'000.000,00 exactamente incluido IVA, que se requiere para generar el servicio de Metro de Quito, está el costo de operación de cada tren, es decir, más menos con un subsidio que hoy se está brindando a uno de los subsistemas, Metro de Quito podría operar tranquilamente si se llega a cubrir los escenarios de red integrada de transporte que se está generando, y obviamente pues, la idea que estamos presentando, la propuesta que se está haciendo en conjunto con Secretaría de Movilidad es que este nuevo proceso, este nuevo subsistema de transporte genere este cambio que permita

ke



realmente garantizar un transporte de calidad, están los datos operacionales que ya había presentado el arquitecto Hidalgo Núñez.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

ESQUEMA ESTRUCTURA TARIFARIA

SUBSISTEMA	EQUILIBRIO TARIFA	ESCENARIO 1 TARIFA	ESCENARIO 2 TARIFA
METROBUS Q INTEGRADO AL METRO		\$0.35	\$0.35
METRO		\$0.56	\$0.50
INTEGRACION METRO - METROBUS Q		\$0.35	\$0.20
INTEGRACION METROBUSQ - METRO		\$0.56	\$0.35
TARIFA INTEGRADA TOTAL		\$0.91	\$0.70
INGRESOS (PROMEDIO 5 AÑOS)	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2
INGRESOS TARIFARIOS ANUALES	\$160,064,909.89	\$133,580,924.20	\$124,299,539
INGRESOS NO OPERACIONALES ANUALES	\$5,500,000.00	\$5,500,000.00	\$5,500,000.00
TOTAL INGRESOS	\$165,564,909.89	\$139,080,924.20	\$129,799,539
CUADRO RESUMEN (PROMEDIOS 5 AÑOS)	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2
COSTOS	\$165,564,909.89	\$165,564,909.89	\$165,564,910
INGRESOS	\$165,564,909.89	\$139,080,924.20	\$129,799,539
COMPENSACION ANUAL	\$0.00	\$26,483,985.70	\$35,765,371
VALOR TARIFA CONVENCIONAL USD 0,35			

ESTRUCTURA FINANCIERA

QUITO
grande ideas

Y este es un resumen de los escenarios de tarifa que se había trabajado en conjunto con el sector de la movilidad, nosotros hemos recibido muchas peticiones de grupos ciudadanos en donde nos indican que entreguemos este modelo tarifario, lo hemos dicho públicamente, nosotros no tenemos ningún modelo tarifario, el modelo es el que maneja la Secretaría de Movilidad quien es el ente rector y el propietario, y lo que hacemos es generar estos insumos técnicos para que Secretaría de Movilidad genere las modelaciones y obtener los escenarios de tarifa.

En Comisión de Movilidad se había presentado ya siete escenarios, dependiendo del tipo de red que se genere, del tipo de política tarifaria que se genere, la sugerencia fue de bajar tres escenarios que es lo que se está presentando ahí; el primero es cuál es el costo realmente que deberían pagar el usuario para tener cero subsidio, lo cual es bastante alto, y escenarios en donde, si ustedes ven al final de la lámina, se genera un fondo metropolitano de aproximadamente \$26'000.000,00 en un escenario y \$35'000.000,00 en el otro escenario, pero que ayuda a cubrir la sostenibilidad de todo el sistema de transporte de la ciudad, que inclusive es un fondo menor al que actualmente invierte Quito en uno solo de los subsistemas.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ke



MODELO ASOCIATIVO PARA IMPLEMENTACIÓN PRIMERA LÍNEA METRO DE QUITO

Nos toca hablar ahora sobre la parte del modelo asociativo para la implementación de la primera línea del Metro de Quito, esta parte lo vamos a hacer con los técnicos responsables de cada área, dejando en claro señores concejales, señor Alcalde y a la gente que nos está mirando, Metro de Quito encontró cuando llegó a la Administración el 18 de julio, lo primero que encontramos es un oficio de la Banca Multilateral y del Ministerio de Finanzas que tenía fecha de octubre 2018 y que no había sido atendido. Desde octubre del 2018 solicitando todo lo que estamos hablando este momento, cómo va a ser la reestructurada la ciudad, cómo va a ser la política tarifaria, cómo se va a integrar el sistema, cómo se va a operar, cuál va a ser el operador internacional en caso de que se designe que es un poco lo que vamos a ver hacia delante, y que exista una visión global de Metro como un eje transformador de la ciudad y no solamente como un sistema más que empieza a circular dentro de la ciudad.

Entonces aquí se va a hablar sobre el modelo asociativo, puesto que se ha pasado por cuatro modelos diferentes a lo largo de este año, cuando nosotros entregamos en la emisión de los bancos multilaterales que supervisan este proyecto, entregamos los primeros modelos de operación, la Banca Multilateral felicitó el trabajo y luego nos dijo que ellos podrían financiar la operación del sistema durante tres años, se presentó ese modelo al Ministerio de Finanzas, el Ministerio de Finanzas dijo que estaba muy bien pero que el Ministerio de Finanzas permite que se genere fondos de la Banca Multilateral para obra y no para gasto corriente, por lo cual fue desechado.

Luego fuimos por el camino de Ley Nacional de Contratación, la Ley Nacional tiene bastantes limitantes para el tema de transporte por lo que, justamente, hablábamos de que no existe una ley de gestión de transporte que permita tener el control sobre un operador o que permita ser una empresa pública eficiente.

Luego, pasamos al giro específico de negocio que fue la siguiente sugerencia que también la recibimos de la Banca Multilateral porque, justamente, no se puede, no se encontraba el modelo para poderlo trabajar por ley nacional y presentamos al SERCOP el giro específico de negocio, el giro específico de negocio fue aprobado en las primeras instancias, pero sin embargo la advertencia principal generada desde SERCOP es que si bien se puede tener ese giro específico de negocio, no implica que Contraloría luego indique que lo que estamos haciendo sea glosado puesto que manejar 13 subsistemas,



la Ley Nacional de Contratación Pública indica claramente que no se puede subcontratar más allá del 30%, con lo cual se necesitaría un consorcio que opere, que por lo menos tenga experiencia en mantener el 70% de los sistemas en un solo consorcio y eso era bastante difícil de implementar; así que al final se maneja el tema, nuevamente asociativo que es lo que va a explicar este momento los técnicos correspondientes.

Continuemos por favor Kari o Mario. Jurídico nos va a ayudar en esta parte por favor.

Ingresa en la sesión en la plataforma virtual el señor concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo, a las 11h23. (21 concejales).

Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:

La imagen muestra una interfaz de una reunión virtual. En la parte superior, se ven los nombres de los participantes: Fernando Rojas..., Cecilia Chac..., René Bedo..., Santiago Guard..., y Luz Elena Cóloma. El contenido principal de la pantalla es una presentación de Metro titulada "ESQUEMA ESTRUCTURA TARIFARIA".

CATEGORÍA	ESCUENARIO 1	ESCUENARIO 2	ESCUENARIO 3
INGRESOS (PROMEDIO 1 AÑO)			
VENTA DE PASAJES	\$100.000.000	\$100.000.000	\$100.000.000
VENTA DE PASAJES DE PASADAJE	\$100.000.000	\$100.000.000	\$100.000.000
VENTA DE PASAJES DE PASADAJE	\$100.000.000	\$100.000.000	\$100.000.000
VENTA DE PASAJES DE PASADAJE	\$100.000.000	\$100.000.000	\$100.000.000
VENTA DE PASAJES DE PASADAJE	\$100.000.000	\$100.000.000	\$100.000.000
TOTAL INGRESOS	\$400.000.000	\$400.000.000	\$400.000.000

Debajo de este cuadro se muestra otro cuadro titulado "ESQUEMA FINANCIERO" con una estructura similar de columnas y filas.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: ¿Señor Gerente en que tiempo usted estará retomando la intervención?

Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Mientras se conecta señor Alcalde, mientras tanto podría avanzar explicando, obviamente le habíamos pedido al técnico Mario Villagómez que nos ayude, él es parte del grupo internacional que nos apoya desde Chile, él está localmente en Ecuador, puesto que operar el Metro es un poco más complicado que lo que parecería; sin embargo, lo que hemos hecho es generar, y ya que quedaba nuevamente el tema del modelo asociativo, buscar un camino que realmente permita tener un aliado estratégico que nos ayude a operar el Metro de Quito, pero que no sea visto ni como una contratación a dedo, ni que tampoco sea visto como una privatización, porque también hay alianzas estratégicas que no han sido del todo bien vistas, que han fracasado, pero que también existe casos de éxito que se podría conversar.



Lo que se está hablando este momento es de que el Metro de Quito está buscando un aliado estratégico con diez empresas internacionales que ya han visitado la obra desde el año pasado, se han mantenido diálogos, un esquema que se conoce como diálogos competitivos, que es una de las prácticas que genera en este caso BID, para poder tener un proceso que nos permita tener, sea un aliado o una empresa pública internacional o una empresa privada, que nos venga ayudar en la operación del Metro de Quito y compartir las tareas.

Sr. Mario Villagómez, Funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Muy buenos días señor Alcalde, concejales muy buenos días, mil disculpas, estamos con un problema y debe ser desde mi computadora.

Procede con la explicación de la lámina:

Metro

Surge la pregunta: **¿DEBE EL ESTADO INTERVENIR EN LA ECONOMÍA DOTANDO BIENES Y SERVICIOS?**

En el análisis económico clásico y neoclásico sostiene que el estado debe intervenir en la economía, dotando de bienes y servicios, cuando se presenta el caso de un **"Bien Público"** y el fenómeno del **"Parasito"**.

Un bien público tiene dos características fundamentales:

- **No Exclusión**
- **No Rivalidad**

• **ESTRUCTURA FINANCIERA**

QUIJO
grande ideas

La siguiente presentación lo que busca es dar una idea desde la perspectiva financiera económica, donde, ¿Por qué una alianza estratégica?, ¿por qué la cooperación con el sector privado? La justificación fundamental es que estamos hablando de un servicio público, pero los servicios públicos adolecen de serios problemas, el primero se conoce como el parásito, llega aquí el usuario que usa el bien pero no paga, esto es muy conocido en la teoría económica y se da básicamente porque el bien público tiene dos característica fundamentales y el Metro no es la excepción, primero lo de no exclusión, es decir, el servicio es universal.

Pero tras de esta característica hay un concepto subyacente fundamental, que significa que un viaje más tiene un costo de cero, ya Hidalgo lo explicó el equilibrio entre la oferta y la demanda, se diseña siempre en los sistemas de transporte para cubrir toda la demanda en hora pico, que eso tiene un concepto muy importante; dos, lo que llaman no rivalidad, es decir, que la gente, los usuarios no compiten por el bien y cuando lo usan la cantidad queda exactamente igual. (Audio inestable).

ke



Estas dos características son fundamentales, pero esto también genera ciertos efectos económicos o financieros, por lo tanto y quiero hacer énfasis en esto, no es que se puede regular sino que se debe regular un servicio público, porque puede generar ineficiencia económica, generando obviamente, malestar para la sociedad.

Toda esta situación hoy en día, la mayoría de los Estados tienen la capacidad de decidir si hacen una obra pública, un servicio público por gestión propia o con apoyo o cooperación de un aliado estratégico, la pregunta es ¿Cómo sé cuándo hacerlo?, y eso se sustenta en una serie de estudios que ya se han efectuado, que ya están ejecutados para el Metro de Quito, lo que se busca, en definitiva, es determinar si existe un concepto que se llama “valor por dinero”, estas son prácticas generalmente utilizadas a nivel internacional para decidir si el Estado junto con un aliado estratégico, puede generar beneficio social, es decir que resulta más eficiente hacerlo con un apoyo externo que por gestión propia, por eso hay una serie de estudios que está en la siguiente lámina.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Son unos estudios que tienen una secuencialidad, el primero es la evaluación socio económica del proyecto, es decir, si el proyecto genera bienestar social o no, eso ya se decidió al construir el Metro, es decir, eso ya no tenemos por qué pensarlo o racionalizarlo ya está hecho, pero ahora con respecto a la operación la pregunta es si debe hacerse por gestión propia de la Empresa Metro de Quito o con el apoyo de un aliado; la respuesta a eso está dado por ciertos estudios, el primero que analiza las variables cualitativas que se llama el análisis de elegibilidad, es algo bien interesante, porque antes los estudios de viabilidad financiera no tomaban en cuenta aspectos cualitativos, sino que eran números puros y duros para determinar si era viable o no, hoy en día la recomendación a nivel del multilateral es que se hagan estudios de

ke



impacto cualitativa y esto es el análisis de elegibilidad, esto ya se hizo en el Metro, tuvo un resultado positivo que ya veremos más adelante.

Si el resultado de ese análisis sale que es negativo, el proyecto debe ser ejecutado por modalidad tradicional, es decir, que el Municipio de Quito tendría que contar con los fondos completos para la operación del Metro de Quito. En el caso de que estos estudios salgan positivos, se recomienda pasar a la fase de lo que se llama la elaboración del comparador público privado, que es un análisis guiado en números, es decir, cuantitativo, eso ya se ejecutó y se tuvo un resultado positivo importante desde la perspectiva financiera.

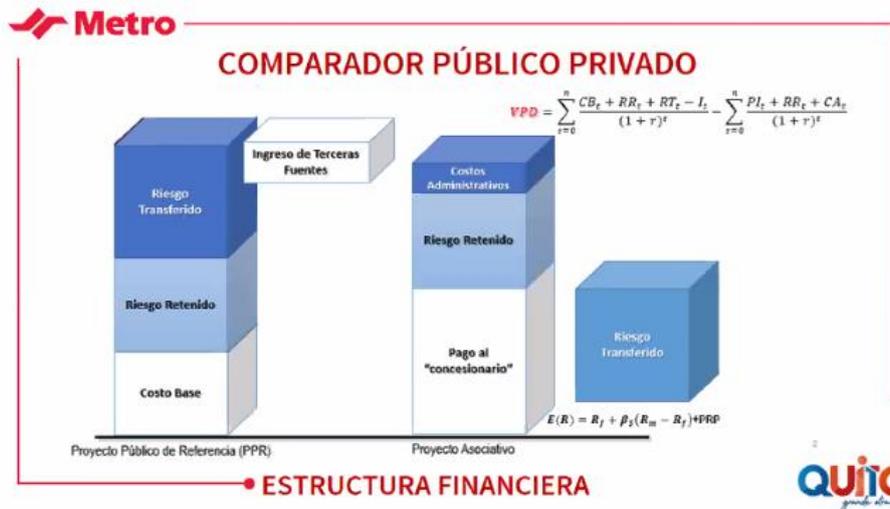
Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Aquí podemos ver los resultados del índice elegibilidad, se analizan seis factores, que pueden ver a la izquierda en el cuadro superior izquierdo, prioridad del proyecto, viabilidad del proyecto, características del proyecto, bancabilidad del proyecto, entorno del proyecto; y, generación de valor. Como se pueden dar cuenta se obtuvo una calificación de 3.47, si vemos en el cuadro inferior izquierdo, estamos en el régimen de 3.41 a 5, es decir, se obtuvo una calificación alta, por lo tanto y concluyendo este punto, el proyecto de operación del Metro de Quito con un aliado estratégico en su componente cualitativo, dio un resultado positivo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ke



Delante de ustedes tienen el comparador público privado, este es un estudio que analiza las variables cuantitativas, si ustedes se fijan en la barra de la izquierda que dice proyecto público de referencia, se analiza el valor del proyecto si es que se ejecutaría por gestión propia, el costo base del proyecto, y aquí algo sumamente importante que no se toma en cuenta en los proyectos con un financiamiento o gestión tradicional, con presupuesto público que son los riesgos, y esto es un tema fundamental en el análisis de alianzas estratégicas porque no lo hacemos y eso es un costo que nunca se transparenta, por lo tanto hoy día, a través del comparador público privado, la función pública tiene la capacidad de comparar proyectos de gestión propia tradicional con un proyecto ejecutado a través de esa modalidad de alianza estratégica, pero ahí estamos comparando por fin papas con papas, porque ya hemos ajustado por riesgos. Por lo tanto si la barra de la derecha que era la ejecución del proyecto con un aliado estratégico es menor que la barra de izquierda, hemos generado valor por dinero. (Audio inestable).

Este análisis que estamos viendo virtualmente con un gráfico, se puede ver arriba en la fórmula, ya que se utiliza para determinar matemáticamente el ahorro o la eficiencia que genera un proyecto ejecutado mediante una alianza estratégica, para que tengan ustedes una idea, en la corrida preliminar el ejecutar este proyecto mediante una alianza estratégica le representa a la ciudad a valor presente hoy, un ahorro de \$26'000.000.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ke



DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS Y ANÁLISIS FINANCIERO

Por lo tanto, tanto en la dimensión la cualitativa como en la dimensión cuantitativa, el proyecto de la operación de la primera línea del Metro de Quito mediante una alianza estratégica genera un ahorro para la ciudad, se ha demostrado tanto con el índice de elegibilidad como con el comparador público privado que se genera valor por dinero.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ETAPAS DEL ANÁLISIS DE RIESGOS PARA EL CPP



El siguiente aspecto fundamental es el análisis de riesgos, este es el corazón de una alianza estratégica, porque esto determina los impactos negativos posibles que puede generar un proyecto; lamentablemente, muchas veces en la experiencia que tengo, he visto matrices de riesgo donde solo se identifica el riesgo y se asigna, pero el análisis de riesgo integral es mucho más complejo, hay que identificar los riesgos, hay que cuantificarlos, jerarquizarlos, hay que valorarlos y asignar en base de criterios.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



RISK MATRIX PLUS			METRO DE QUITO								
RIESGO ESPECÍFICO	DESCRIPCIÓN DEL RIESGO	EFECTO PRINCIPAL	INTENSIDAD DE RIESGO			PROBABILIDAD DE OCURRENCIA			ACTORES RESPONSABLES	ASIGNACIÓN	CRITERIOS DE ASIGNACIÓN
			Baja riesgo	Medio riesgo	Alto riesgo	Baja	Medio	Alto			
RIESGOS DE IMPLEMENTACIÓN											
	Riesgos de planeamiento del proceso licitatorio										
	Riesgos en la calidad de las obras		X			0					
								0			
								0			

Esta lámina es donde se ve la estructura de la matriz de riesgos, para que tengan una idea, los riesgos identificados para la operación de la primera línea del Metro de Quito supera los 80 riesgos, esta lámina como pueden ver, identifica el riesgo, nos describe, demuestra el efecto principal, califica la intensidad del impacto que genera, propone un mecanismo de mitigación, determina la probabilidad de ocurrencia, los actores responsables a quien se debe asignar el riesgo; y, cual es el de criterio de asignación; eso está lleno, eso está preparado y está listo.

Ahora de los 81 riesgos se identificaron tres riesgos fundamentales, que tienen la mayor probabilidad de ocurrencia y el mayor impacto, son básicamente: demanda, ciertos costos de operación y sobre todo los costos de mantenimiento, que vamos a ver a continuación.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ke



Aquí ustedes tienen una distribución de probabilidades del impacto negativo que tienen sobre los ingresos del proyecto, una variación de la demanda debido a la tasa de crecimiento en el tiempo, puede llegar a ser hasta \$58.9 millones de dólares menos en los ingresos, por lo tanto, monitorear y controlar la demanda es un tema crucial, pero sobre todo el impacto que tiene la demanda, en específico la parte de lo que es la organización de la red de transporte en superficie es fundamental para el Metro, y ese es un tema que no es controlable, es un factor no controlable para el Metro y eso debe estar claro, es necesario mejorar la integración y alimentación para el Metro.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



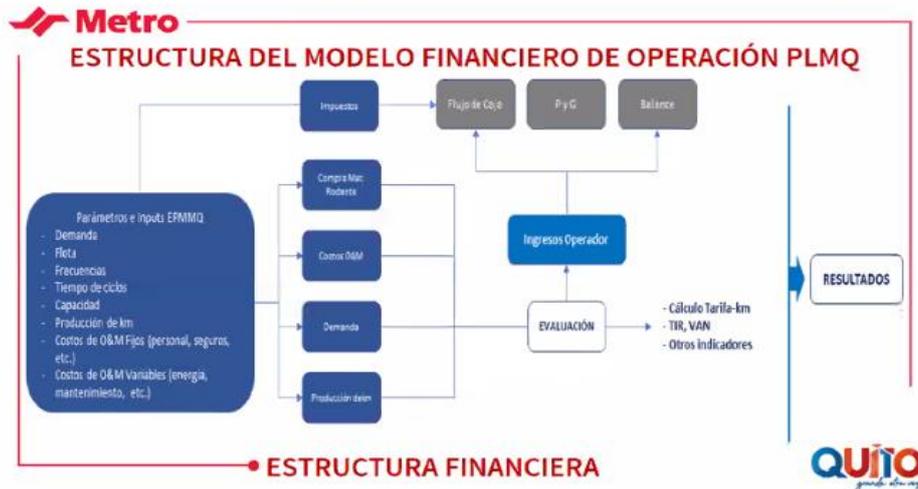
Como habíamos dicho, lo que es mantenimiento puede generar un sobrecosto de 13.5 millones, y ahí ven ustedes la distribución de probabilidades y el intervalo de

ke



confianza, por lo tanto podríamos tener y deberíamos estar preparados mitigando este riesgo a través de la buena gestión del contrato de mantenimiento del material rodante.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Para poder determinar la viabilidad financiera del proyecto, se generó un modelo financiero que tiene la estructura que ustedes están viendo, es un modelo que está totalmente parametrizado, ¿Qué significa eso? Que a través de solo una de las hojas del modelo se ingresa a variable, el resto del modelo genera cálculos y no hay de sesgo del modelador es ese center. Ahora, la gran pregunta siempre es cuál debe ser la rentabilidad que se debe exigir en este tipo de proyectos, por ejemplo para un aliado estratégico. (Audio inestable).

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

COSTO PROMEDIO PONDERADO CAPITAL (WACC)

Componente	Valores
K_E nominal	16,84%
K/I promedio	73,49%
t	36,25%
K_D nominal	9,46%
D/I	26,51%
WACC nominal	13,98%

ESTRUCTURA FINANCIERA

ke



A continuación, se hizo un estudio en el que se determinó la rentabilidad que se debe pagar por reconocer al aliado estratégico, siempre y cuando el aliado estratégico aporte capital. Ahora, el capital no significa que tiene que ser en inversión puede ser capital de trabajo, que de hecho así está el modelo financiero; se utilizó el modelo de equilibrio de los activos, que es un modelo ganador de un premio Nobel, la rentabilidad del capital del aliado estratégico no es subjetiva, es absolutamente objetiva y se utiliza un modelo para eso.

Al aplicar este modelo a la realidad ecuatoriana, especialmente me refiero al tema de riesgo país que es alto en el Ecuador, el rendimiento esperado, el capital propio debe ser 13.98, esto ya considerando el apalancamiento, es decir, esto es un costo promedio ponderado del capital, si tomas esta tasa al flujo de caja del aliado estratégico para demostrar que el proyecto es viable desde la perspectiva de él, para poder atraer un aliado estratégico eficiente, competitivo y que él perciba que va a invertir, va a recuperar su inversión más una rentabilidad racional, debemos aplicar esta tasa de descuento al flujo de caja que le corresponde al aliado estratégico, que es lo que veremos en la siguiente lámina.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Metro

CORRIDA FINANCIERA PRELIMINAR (US MILLONES)

		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Total Costos	\$mm	-19,2	-41,5	-41,9	-43,2	-43,8	-44,4	-44,9	-46,1	-46,5
Fijos	\$mm	-14,2	-26,9	-27,2	-27,6	-27,9	-28,3	-28,6	-29,0	-29,3
Variables	\$mm	-5,0	-14,6	-14,7	-15,6	-15,9	-16,1	-16,2	-17,1	-17,2
Total Ingresos Operador	\$mm	19,2	44,1	44,1	48,3	48,9	49,7	49,8	53,5	53,5
Ingresos por Tarifa Km	\$mm	--	44,1	44,1	48,3	48,9	49,7	49,8	53,5	53,5
Pago Periodo PE	\$mm	19,2	--	--	--	--	--	--	--	--
Ingresos - Gastos	\$mm	0,0	2,7	2,3	5,1	5,2	5,4	5,0	7,5	7,1
Margen Operacional (Ebitda/Ingr.)	%	0,0%	6,1%	5,1%	10,6%	10,6%	10,8%	10,0%	14,1%	13,3%
FC Operador (Equity vs Distribuciones)	\$/mm	-5,9	-1,3	-0,6	0,0	1,3	3,0	1,6	2,3	10,1
VAN		0,0								
TIR Operador		14,0%								

ESTRUCTURA FINANCIERA

Quito

Aquí podemos ver que el aliado estratégico va a recuperar su inversión en los ocho años cubriéndole exactamente la rentabilidad que él exige, por eso el valor actual neto está en cero y la tasa interna de retorno es exactamente igual al costo promedio ponderado del capital.

Si vemos en la fila que dice margen operacional, se le está reconociendo sobre la operación, lo que llama "Ebitda" que es el indicador financiero internacional, 6.1, 5.1, 10.6 y así sucesivamente, que son indicadores bastante buenos para un proyecto en un país que tiene los riesgos como tiene el Ecuador, por lo tanto y concluyendo esta parte,

ke



creo que el proyecto de la operación en la primera línea del Metro de Quito es el proyecto atractivo e interesante para un operador, tanto por la Empresa Pública del Metro de Quito y un aliado estratégico. Con esa parte concluyo la parte financiera y pasamos a la siguiente lámina.

Procede con la explicación de las siguientes láminas:

MODELO DE NEGOCIO

FACTORES	ESTATUS	COMENTARIOS
Marco Legal	Alianza Estratégica se sustenta en: CGE, Ley Empresas Públicas, COOTAD, Código Municipal, Reglamento Asociatividad EPMMQ	Reglamento Asociatividad EPMMQ, para aprobación del Directorio EPMMQ.
Plazo del Contrato	Plazo depende de periodo de recuperación de Inversión Operador Externo y cambio tecnológico de activos	Se modela plazo de 8 años, con posible prórroga a 10 años.
Política Tarifaria	Sistema de tarifa integrada para la ciudad de Quito.	Se espera decisión de implementación por parte Consejo MDMQ.
Demanda	Existe una demanda de base y su proyección, bajo supuesto de Primera Fase de Integración	Al momento se realizan simulaciones de la red para calibración de la demanda de viajes y su proyección
Esquema de Remuneración al Operador	Se elaboró un estudio multicriterio para elección. El estudio será presentado la próxima semana a la EPMMQ para su análisis y aprobación	Estudio multicriterio de selección (PIA), sustentado en 7 esquemas de remuneración y 6 criterios de selección. Ya existe una priorización de tres esquemas de remuneración que debe ser analizado y aprobado por las autoridades de la EPMMQ.
Niveles de Servicio	Se ha elaborado un sistema de Nivel de Servicio Global que se sustenta en cuatro dimensiones que controlan la calidad del servicio.	(1) Mantenimiento de la calidad de los Activos, (2) Disponibilidad-Funcionamiento PLMQ, (3) Aseo y Limpieza, y (4) Seguridad y Vigilancia".
Frontera del modelo asociativo (Bundeling)	Está claramente identificado las responsabilidades de las partes con respecto a los subsistemas que componen e la operación de la PLMQ	La frontera tiene estrecha relación con la capacidad que tiene el operador externo para generar economías de escala y subaditividad de costos.

El modelo del negocio. Siempre uno se pregunta qué es el negocio, qué contiene, qué parámetros y estos son los factores estratégicos; es importante que conozcan ustedes concejales y señor Alcalde, que esto es lo que constituye los fundamentos del negocio: el marco legal, el plazo del contrato, la política tarifaria, cuál es la demanda, fundamental el esquema de remuneración, los niveles de servicio, y este es un tema que creo que hay que hacer énfasis. Por lo general los sistemas de Metro a nivel mundial se controlan y se remuneran a los operadores públicos o privados o en alianza estratégica, fundamentados en niveles de servicio que puede ser en un amplio espectro, por lo tanto, por primera vez en la historia de Quito vamos a tener un sistema que se fundamente en niveles de servicios, la frontera del modelo asociativo, esto es fundamental y significa qué pedimos hoy, qué nos apoyamos con el aliado estratégico, qué es lo que requerimos de él.



Procede con la explicación de la siguiente lámina:

FACTORES	ESTATUS	COMENTARIOS
Análisis Integral de Riesgos	Al momento se ha identificado, calificado el impacto, determinado mecanismo de mitigación y asignado preliminarmente los riesgos	Aun es necesario jerarquizar, cuantificar y valorar para determinar riesgos basales. Se hará un tratamiento especial del riesgo de demanda.
Modelo Financiero	Esta elaborado el MF en su estructura, pero aun es necesario definir variables exógenas que son los inputs	Los supuestos y variables que alimentan al modelo aun debe ser aprobadas por EPMMQ
Fideicomiso Adm. Fondos y Bienes	Se está diseñando la estructura del fideicomiso para la administración de los fondos y bienes para la PLMQ	Próxima semana se entrega estructura preliminar para analizar y discutir con EPMMQ
Características mínimas requeridas para la selección del operador	Esto se determinó en el llamamiento a Expresiones de Interés (EOI)	Existen potenciales proponentes que han solicitado que se cambie las exigencias de las características mínimas requeridas para la selección del operador de la PLMQ. La EPMMQ está analizando esta solicitud.
Costo de Capital	Se llevó a cabo un estudio muy detallado para determinar el valor del costo del capital (CAPM) y el costo promedio ponderado del capital (WACC)	Dentro del esquema de Diálogos Competitivos con los potenciales proponentes se les ha solicitado que declaren su estructura de costo de capital.
Tratamiento de los Riesgos Basales: Sobrecostos Operacionales y de Mantenimiento. Desviación de la Demanda base y su proyección	Se ha llevado adelante un análisis estocástico de los riesgos de: demanda, costos de operación y costos de mantenimiento.	La demanda presenta un alto riesgo de variabilidad de ingresos, de igual manera hay una alta probabilidad de incurrir en sobrecostos de mantenimiento.
Tarifa Técnica de Equilibrio	Con la corrida financiera base del modelo financiero, se ha determinado la tarifa técnica para lograr el equilibrio financiero de la operación de la PLMQ.	Esta tarifa técnica, al igual que la corrida del escenario base, debe ser analizado, aprobado o revisado por las autoridades EPMMQ.
Diagrama de Transacción	Esta elaborado el diagrama de la transacción de la operación del PLMQ	

El análisis integral de riesgos que está concluido, el modelo financiero que está terminado que nos permite hacer todo tipo de escenarios, tanto desde la perspectiva del Municipio como desde la perspectiva del aliado estratégico; el fideicomiso de fondo y bienes, este es un tema crucial por las señales que manda a los usuarios, a la administración, al aliado estratégico, a los multilaterales del origen de los fondos, pero sobre todo de lo que se conoce como la cascada de pagos, es decir, la prelación del uso de los fondos que van a ir al fideicomiso, eso está manejando al momento la Secretaría de Movilidad con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, y creo que es muy acertada, porque esto da señales positivas para todos los actores.

Características mínimas requeridas para la selección del aliado estratégico, esto es un tema que está en construcción y estamos ya por terminar; el costo de capital que lo vimos, que es un 13.98, ya temeos claro cuánto se debe remunerar a cualquier inversión que haga un aliado estratégico; el tratamiento los riesgos basales, que fueron los tres riesgos fundamentales que hablé, demanda, operación, costo de mantenimiento son fundamentales monitorear y controlar. Quiero hacer un énfasis, lamentablemente, de los diez proponentes que había mencionado el Gerente que había estado en los diálogos competitivos, no hay un solo proponente que quiera tomar el riesgo de demanda, por lo tanto, significa que el Municipio de Quito tiene que lidiar con la demanda, ¿Por qué no lo hace? Porque ellos no tienen la capacidad de organizar la red de transporte en superficie, por eso no quiere tomar el riesgo.

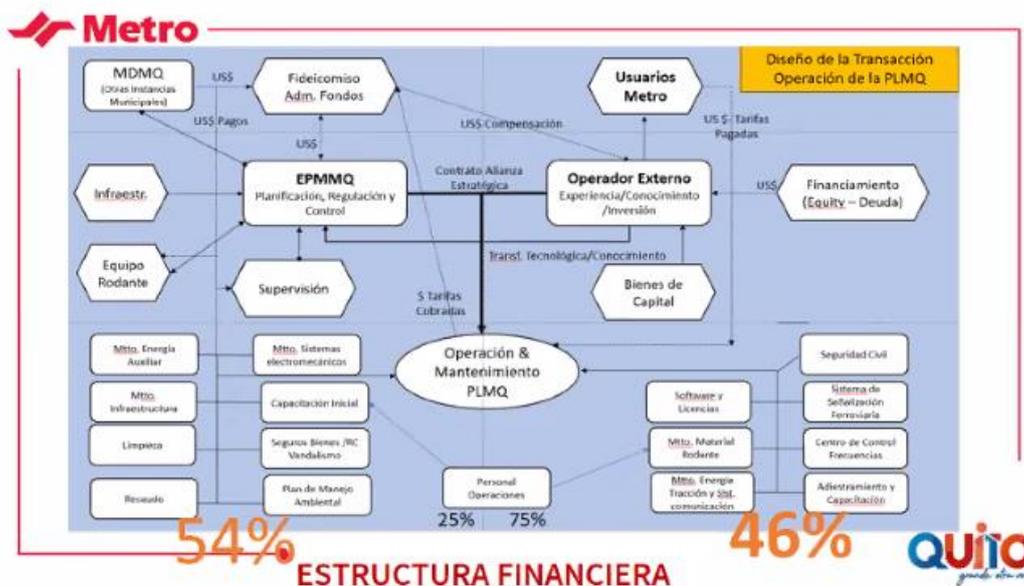
La tarifa técnica de equilibrio, esto es un tema que tenemos que definir el modelo financiero, que está estrechamente ligado a la demanda, a los costos y sobre todo a lo

ke



que es integración en superficie; finalmente el diagrama de la transacción que es la siguiente lámina.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



El diagrama de la transacción da un panorámico general y rápido de la relación entre los diferentes actores del sistema Metro; en la parte superior tenemos la interacción del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito con el fideicomiso y con los usuarios, como vemos, el eje principal, el actor principal es el usuario, él va a interactuar tanto en la Empresa Metro de Quito como el aliado estratégico en la operación, él va a recibir, él es el sujeto del servicio a cambio de esto él paga una tarifa, esa tarifa va al fideicomiso, ese fideicomiso recibe tarifa pero también puede recibir aportes de fondos públicos, ese fideicomiso posteriormente realiza todos los pagos, que se puede en la lámina que son todas las líneas punteadas, y como vemos, es una serie de pagos.

En el siguiente nivel vemos la interacción entre la Empresa Pública Metro de Quito y el aliado estratégico a través de un contrato de alianza estratégica, la Empresa Metro de Quito coopera con infraestructura, equipo rodante, supervisión; el aliado estratégico va a presentar o va a cooperar con experiencia, conocimiento y posiblemente inversión, y digo posiblemente si el proyecto así lo requiere, y eso depende mucho de las corridas financieras, de la demanda, costos y tarifas.

Finalmente en el último nivel ya se ve los subsistemas y esto es importante tener conciencia, la operación Metro es compleja tiene 13 subsistemas y aquí vemos como los aliados tanto público como el externo, y digo externo porque puede ser una empresa pública internacional, de la comunidad internacional o un operador privado; el aliado estratégico, como vemos, está pidiendo que apoye la operación con software,

ke



mantenimiento de material rodante, mantenimiento de la energía atracción, el sistema de comunicación, seguridad civil, el sistema de señalización, el centro de control y frecuencias, adiestramiento y capacitación. La Empresa Pública Metro de Quito va a llevar adelante las actividades de mantenimiento de energía auxiliar, mantenimiento de infraestructura, limpieza, recaudo y mantenimiento del sistema electromecánico, capacitación inicial y básicamente esto tiene que ver con conductor, seguros de bienes, responsabilidad civil, vandalismo todo lo que significa seguros de pocas palabras, y el plan de manejo ambiental.

El personal operativo como se vio, se manejará tanto entre la parte pública y el aliado estratégico, esto básicamente tiene un panorama en una lámina, el diseño como funciona. (Audio inestable).

Ing. Edison Yánez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Señores concejales, señor Alcalde.

Este es un resumen de toda la presentación, obviamente, en las láminas, creo que en honor al tiempo de todos se resume de una buena manera todo el trabajo que se ha realizado más los escenarios jurídicos que se había comentado, ratificamos nuestro compromiso de trabajo con todos ustedes, hemos estado realizando talleres para profundizar la información con los distintos miembros, con los señores concejales y concejalas del Directorio, y pues obviamente, si es que hace falta profundizar esto con más señores concejales con gusto de parte desde Metro de Quito se lo puede hacer.

Estamos dispuestos a aclarar cualquier inquietud que ustedes tengan, ratificamos el compromiso de trabajo que se tiene, esto es un proceso durante un año de trabajo que se ha venido haciendo de forma coordinada y mancomunada con la Secretaría de Movilidad, con Trolebús, puesto que son las empresas que están directamente vinculadas desde el sector del Municipio, las empresas y el órgano rector, obviamente, Secretaría de Movilidad para poder generar un proceso de integración de la ciudad.

Estamos abiertos a sus inquietudes concejales, señor Alcalde, a sus órdenes.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor Gerente, por favor al ingeniero Christian Acaro si es que hay solicitudes de los señores concejales, las señoras concejalas para poder dar paso a la intervención e inquietudes.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Señor Alcalde, me permito informar que en el sistema constan los pedidos de palabra de los concejales:

- Soledad Benítez,



- Eduardo Del Pozo,
- Mónica Sandoval,
- Omar Cevallos,
- Blanca Paucar,
- Fernando Morales; y,
- Marco Collaguazo.

En ese orden hasta el momento.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor, adelante entonces la señora concejala Soledad Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Gracias Alcalde, buenos días.

Yo tengo algunas inquietudes, primero, partir de señalar que es una obra que inició la revolución ciudadana, que me parece que es fundamental, y no es una adicional al sistema integral de transporte público sino era la columna vertebral del transporte público, y en ese sentido agradecer también que nos están informando en el Concejo y a la ciudadanía su avance.

Me preocupa que se señaló que \$27'000.000,00 están de imprevistos, más o menos aproximadamente \$27'000.000 de imprevistos, también en alguna ocasión nos hablaron que eran como \$28'000.000,00 o \$29'000.000 del tema de las pruebas, y también lo que nos han presentado es un cuadro de necesidades de infraestructura, eso no sabemos todavía cuánto es y valdría la pena que nos señalen cómo se va a financiar esto o si está financiado; y también, con relación a la infraestructura de obra pública cómo estamos. Además, tengo otras inquietudes que quisiera hacerlas Alcalde, si me permite.

A mí me parece, se ha señalado también la necesidad de un sistema de recaudo, pero creemos que nos vienen diciendo eso, yo quisiera conocer su avance y saber si es un sistema integrado de recaudo, ¿Cómo va a funcionar? y ¿cómo se la va realizar su control?, también es importante.

Por otro lado, por qué el análisis es financiero y no económico, estamos hablando de un bien público, la evaluación debe ser en términos económicos y no financieros, es decir, ver el todo no solo la empresa.

El informe dice que la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito ejecutará o contratará los servicios de supervisión y/o fiscalización para el control de los servicios del contrato de operación, también vamos tercerizar la supervisión me preocupa, como Municipio estamos pasando de operar el Metro a tercerizar la supervisión, ni siquiera esto podemos hacer, yo estoy de acuerdo si esta administración no tiene la capacidad de gestionar los servicios públicos deberían dar un paso al costado en vez de tercerizar.



En cuanto a la gestión, se dice que la Empresa Pública Metropolitana del Metro de Quito administrará ciertos subsistemas o contratará a proveedores con los cuales cooperará con la alianza estratégica, de vuelta nuestra contraparte ni siquiera la proveemos nosotros sino que vamos a subcontratar, la Empresa Metro Quito no sirve para nada o quiere hacerlo ver como inútil. Quisiera preguntar a los funcionarios municipales de carrera de estas dependencias o de todo el Municipio creen que son incapaces de realizar los trabajos para los cuales fue creada la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.

Además se plantea que el aliado puede ser nacional o internacional, no sé si a nivel nacional se haya elaborado, se haya construido un Metro en el Ecuador, sino que nos avisen sería interesante conocer; si es internacional estamos dispuestos a que esta situación económica, en esta situación de crisis los dólares del país se vayan en forma de dividendo a otros países; se plantea que el operador va a proveer el software, el licenciamiento, valdría la pena preguntarles si está revisado el Código de Ingenios.

Las pruebas iniciales de los sistemas están a cargo de la Empresa Metro Quito, es decir, que no están a cargo del aliado, si podemos ponerlo en marcha por qué no vamos a poder operarlo, ¿Cómo se calculó la tarifa que están proponiendo? En los papeles estaba \$0.75 hoy nos han dicho \$0.50, toma en consideración el servicio de transporte municipal como un todo que puede dar lugar a tarifas multimodales o es una isla a parte el Metro.

El riesgo más importante es de la demanda, de nuevo aquí no se consideran las rutas y frecuencias, nos han dicho, o sea, sí nos presentaron ahora, en los documentos no estaba, pero me preocupa que esto esté pesándose que se va a culminar la tercera etapa hasta el 2025 cuando esta Administración no estará y porque también la primera fase está mostrando trazados en este tema que es fundamental, aquí habría que saber si hay los acuerdos con los transportistas, también de buses privados, no sé si están ya de acuerdo con esto, se ha hablado con ellos. ¿Fueron tomados en cuenta los estudios que cuestionan la pertinencia del análisis comparador público privado? Nos han dicho que sí, valdría la pena que nos señalen cuáles por ejemplo.

Es importante también que nos hagan llegar un informe económico y financiero donde se dé respuesta las preguntas que estoy planteando, solicito me haga llegar un informe con respecto a las alianzas estratégicas que la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito gestiona con otras empresas públicas, habría que ver cuáles son, de otras ciudades vecinas con el fin de ver el costo - beneficio y poder explorar más opciones en beneficio de la ciudad, ya que una alianza estratégica no implica pérdida de la identidad como empresa y no se requiere participación con porcentaje mayoritario; no se sabe en la documentación ni en la presentación si es una alianza público privada o es



una alianza estratégica, que son dos modalidades, entre otras, de alianzas o asociaciones.

Yo quiero insistir en que aplaudo que nos hayan presentado, pero yo siempre defenderé el sector público y más sobre todo si hay que garantizar servicios, como es el caso del transporte y además un transporte de calidad; condeno que no hay una definición clara de la política de transporte público, todavía no sabemos cómo se va a reestructurar el sistema integral de transporte, combatimos esta intención de subestimar las capacidades de los ecuatorianos para poder operar el Metro y pensar darlo a otro; nos oponemos a que las empresas privadas tengan el control total de la operación del Metro creando otros cobros elevados de las tarifas, dejando sin acceso de este medio alternativo de transporte a la gente de escasos recursos.

Hasta ahí Alcalde, gracias por permitirme presentar mis opiniones al respecto.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señora concejala.

Entiendo que los señores funcionarios toman nota de las inquietudes que ha realizado la señora concejala, recordándoles al Concejo en pleno que la tarifa es una decisión de este Cuerpo Colegiado, recordándoles que las políticas de este transporte al servicio de la ciudadanía con equidad, con calidad de servicio, evidentemente, es una responsabilidad del Concejo Metropolitano en cuanto a esas políticas.

Creo que aquí se ha dado, justamente, la posibilidad de que se presente el tema de la obra, las sugerencias o las recomendaciones que hace la Empresa Metro de Quito, pero gran parte de estas decisiones, evidentemente, van a ser dilucidadas por el Concejo Metropolitano en esta política de un servicio de un transporte sostenible, de un transporte inclusivo, de un transporte asequible a toda la comunidad.

Tiene la palabra el señor concejal Eduardo Del Pozo.

Concejal Abg. Eduardo Del Pozo: Gracias Alcalde, compañeros concejales.

Me sumo a un par de inquietudes que hizo Soledad en relación a los costos adicionales que nos ira a costar a la ciudad el cierre financiero este proyecto, inicialmente esa fue una las motivaciones por las cuales yo hace un par de años atrás o más, voté en contra del endeudamiento \$500'000.000,00, justamente porque existía la posibilidad de que a través de contratos complementarios, obras indirectas existan estos costos adicionales, ahora vemos, ventajosamente no es un monto tan grande que pueda generar un desfinanciamiento a la ciudad en general, pero sí me preocupa que estos \$27'000.000,00 no tengan financiamiento o no sepamos cómo los vamos a cubrir, esa inquietud



también la hizo Soledad y me sumo, por supuesto a que nos aclare de dónde se piensa cubrir estos \$27'000.000,00 que no es poca cosa.

Adicionalmente, me parece que también se mencionó algo de la infraestructura, lo venimos mencionando también en los presupuestos anteriores, para reestructuración de rutas y frecuencias se necesitan esas infraestructuras y alrededor de las estaciones del Metro se necesita infraestructura necesaria para que la ciudadanía que esta y que va a usar ese Metro de Quito, no se encuentre con obstáculos cuando vaya a usar del Metro de Quito y eso requiere una implementación de esta infraestructura a los alrededores de las estaciones que permita, justamente la facilidad de acceso hacia las distintas estaciones de Metro de Quito y eso también hay que establecerlo en los presupuestos, ya teníamos que haber iniciado ese tipo de construcciones y estamos atrasados.

Hay temas que son claves para el funcionamiento de este Metro de Quito que definitivamente tienen que saltar en este momento, creo yo que es indispensable que se encuentre ya, de manera urgente, quién va a ser el operador de ese Metro de Quito, este es un tema totalmente administrativo, ajeno a lo que puede hacer este Concejo Metropolitano toda vez que ya existe la normativa necesaria para que arranquen esos procesos, lo que sí exigir, por supuesto, es que estas definiciones sean súper vigiladas, sean analizadas para que no exista la más mínima duda de que estos procesos sean totalmente transparentes y abiertos al público; abiertos a una sana competencia internacional de quienes quieran venir a operar esta obra tan importante para nuestra ciudad.

Y aquí creo que es menester mencionar que estamos en un momento importantísimo en donde, si tomamos buenas decisiones aupamos al éxito de este sistema integrado de movilidad o dejamos que se complique, y esas decisiones veo que hay algunos temas que nos han hecho caso a los miembros de la Comisión de Movilidad ya en esta presentación que me llama la atención y creo que es importante mencionar, aquí se ha dicho que por ejemplo el sistema de recaudo, que es uno de los ejes importantes para el funcionamiento de esta obra tiene que ser abierto, yo aplaudo, ahora que ya se diga públicamente ante el Concejo Metropolitano que este sistema integrado de recaudo tiene que ser totalmente abierto, porque existían muchas, todavía, nubes, se podía estar asignando a un solo sistema, un sistema cerrado, a un solo banco que pueda manejar, no, abierto tiene que ser para que un sin número de tecnologías puedan brindar los servicios necesarios para que los ciudadanos puedan escoger tranquilamente con qué tarjeta, con qué banco, con qué tecnología pagan al subirse a cualquiera de las unidades de transporte público de la ciudad, eso es transparencia y aplaudo muchísimo que ya, por fin se haga en una exposición aquí ante el Concejo Metropolitano en ese sentido.



Adicionalmente, creo que otro de los ejes indispensables que tenemos que tomar en cuenta aquí y que todos debemos estar totalmente convencidos, es que tenemos que hablar de un modelo de gestión del sistema integrado de movilidad en la ciudad, entendiendo por ejemplo, que todos los buses convencionales de nuestra ciudad van a tener que brindar un servicio público a la ciudad, que nosotros vamos a pagar por este servicio público a los señores transportistas convencionales, y tal vez esto no les guste a los señores transportistas, pero esto es parte de la petición ciudadana que se ha hecho en muchas ocasiones cuando se hablado de que es momento de que el Municipio tome el toro por los cuernos y se municipalice inclusive la operación del sistema de transporte público de la ciudad, pues, esta es la forma en la que, aprovechando esta coyuntura nosotros podemos tomar ese toro por los cuernos y hacer efectivamente que estos nuevos contratos de operación sean pagos por servicios, y que estas rutas ya no tengan, definitivamente, nombres y apellidos para ninguna de las cooperativas que existen funcionando en nuestra ciudad, sino que esas cooperativas presten un servicio a la municipalidad y que la municipalidad les pague por esos servicios que sean de calidad, y se pague por kilómetro recorrido de la prestación de sus servicios; y, la municipalidad cuando así lo requiera, pueda modificar esas rutas, verificando como se lo dijo una de las mesas de trabajo en la sesión de movilidad, que evidentemente no solamente se han hueso para unas y carne para otras que sean equilibrados, por supuesto, para que tengan ese equilibrio financiero y puedan funcionar, por supuesto que sí, pero que estas rutas y estas definiciones sean directamente y pertenezcan a la municipalidad.

Por tanto, esta es la oportunidad Alcalde, en donde tenemos que tomar ese toro por los cuernos y poder tomar esta definición de que ese modelo de gestión sea, definitivamente un sistema integrado de movilidad, en donde aquí ya se ha hablado de un fideicomiso, que es una herramienta de asegurar los distintos pagos, básicamente, pero eso, este modelo de gestión es clave que sea manejado por la municipalidad para tener el control de la calidad de todo el sistema integrado de movilidad en la ciudad, y eso es, definitivamente, lo que ya tiene que constar en los próximos contratos de operación que tienen que ser suscritos, toda vez que, como se está pensando, tienen que ser suscritos cuando se toman decisiones con respecto a las tarifas, pero eso tiene que ser parte de aquellos contratos de operación.

Y, por supuesto, quienes presten estos servicios de transporte de buses convencionales, tienen que cumplir con los parámetros de calidad más altos posibles porque estamos hablando del sistema de movilidad de la ciudad y, por supuesto, se tienen abrir las puertas para que vengan y participen en esta prestación de servicios a quienes crean necesarios, pero con estos parámetros de calidad bien altos, de suerte que no tengamos una mala calidad de transporte público una zona y muy buena en otra, sino que tenemos que, evidentemente, verificar y contrastar que todos quienes vengan a



participar en este sistema de transporte integrado de la ciudad lo hagan de manera transparente y, por supuesto, que cumplan estos parámetros altos de calidad de servicios.

Así es que Alcalde, creo que estamos en el momento clave de definiciones en donde tenemos que tomar ese toro por los cuernos, cambiar y adoptar un modelo de gestión que permitan al Municipio ser el eje, y creo que aquí se ha hablado ya de muchos de los elementos que van a permitir aquello, pero que es indispensable que se cumplan estas definiciones en cuanto al modelo de recaudo totalmente abierto y en cuanto al modelo de gestión de los buses convencionales, pero administrados y centralizados tanto en el fideicomiso como en toda su operación en este eje central de movilidad que tiene que manejarse directamente desde el Municipio de Quito señor Alcalde.

Hasta ahí mi intervención, gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias, tiene la palabra la señora concejala Mónica Sandoval.

Concejala Mónica Sandoval: Muchas gracias señor Alcalde, colegas concejales.

Solo quiero manifestar que esta sesión fue una solicitud hecha por mi persona para conocer el tema del estado del Metro, por lejos la obra más cara que tiene la ciudad y creo que el país, \$2.509'000.000,00 le costará a la ciudad la operación del Metro.

Quiero decirle señor Alcalde y colegas concejales, que está es aparte de la obra más cara es la obra del retraso, éste contrato fue firmado el 26 de noviembre de 2015 con un plazo contractual de 36 meses y 6 meses para las pruebas, se supone que nos iban a entregar en noviembre de 2018 y su funcionamiento, señor Alcalde, lo iba a inaugurar usted en mayo del 2019, vamos agosto de 2020 y no hay la obra, tenemos 17 meses de retraso, justificados o no, pero 17 meses de retraso.

Con todo lo que nos ha explicado el ingeniero Talavera del Metro, vamos a tener unos 28 meses de retraso, o sea, la ciudad va a tener 28 meses en los que no podrá, no digo disfrutarlo porque no creo que sea así, sino utilizar el medio de transporte que es la columna vertebral del transporte público en Quito, y no podrá usarlo porque resulta que esta obra nos van a entregar el próximo año, quizás, con la fecha estimada, no sé, me parece que es en marzo del 2021 ¿Y estos 28 meses quién le paga a la ciudadanía? Porque yo creo que los multilaterales no habrán dejado de cobrarnos por estos 28 meses que, finalmente, va a tener la obra de retraso. (Audio inestable).

Había algo que decía el ingeniero Talavera sobre \$27'000.000,00 de sobrecostos; hay una carta emitida por los multilaterales con fecha 18 de mayo de 2020 en el que se preguntan, preguntan a la administración municipal, a usted señor Alcalde como



titular del ejecutivo, ¿Cómo se va a financiar estos \$27'000.000,00? Usted nos está convocando el día lunes a una reunión para saber los números en los que está la municipalidad, creo que son números muy complicados, la crisis, la pandemia nos ha dejado en una situación complicada, ayer oía que el Estado Central nos va a transferir \$80'000.000,00 no al Municipio de Quito sino \$80'000.000,00 a todos los municipios eso es, en mi punto de vista, impresentable teniendo una deuda de más de \$400'000.000,00 con nosotros.

Y entonces cómo vamos a financiar esos \$27'000.000,00 que decían que era una cosa, es más hasta sobresaltaba el ingeniero Talavera diciendo: *"hemos logrado optimizar y solo hay \$27'000.000,00 de sobrecostos"*; \$27'000.000,00 que son una cantidad pero realmente exorbitante a mi entender, algo estuvo mal calculado, algo no se hizo, bueno habrá que ver cuáles son esos sobrecostos.

Luego, yo quería manifestar que el Metro es una empresa operativa, ¿Qué quiere decir? Su objetivo es operar, administrar el subsistema Metro de Quito, no tiene nada que ver con el Trole, no tiene nada que ver con todo lo que se hace en el sistema convencional, eso le corresponde a la Secretaría de Movilidad y a mí sí me gustaría que, quizás, quien hubiese hecho la presentación de todo el subsistema debiera ser el Secretario de Movilidad quien es quien emite las políticas, quien da las directrices, quien es, de acuerdo Código Municipal, el administrador del sistema, pero aquí no lo vemos, no sabemos una palabra y les tenemos a los funcionarios hablando de rutas y frecuencias, hablando de que las rutas alimentadoras y no sé qué historia más, eso no les corresponde, ustedes administren exclusivamente el subsistema Metro de Quito, y eso a mí me parece que no está bien y creo que hay que medir las capacidades también de los funcionarios y ver que cumplan las funciones que les han sido encomendadas, o sea, no hay que decir que le den haciendo los deberes hay que hacer personalmente y eso tienen que tomarlo con el cariño que suelo decirles a los funcionarios cuando no hacen las tareas que les han sido encomendadas.

Luego, en el tema legal ya en el modelo es la primera vez que un ingeniero me explica un modelo legal, la primera vez, colegas abogados creo que en este punto me he sorprendido, pero zapatero a tu zapato, aquí debería estar un abogado explicando cuál es el modelo, y no, me acaba de explicar un ingeniero además que me dice que es parte de la asesoría internacional, yo le voy a pedir al señor Gerente me remita copias certificadas de los contratos de asesoría internacional que tienen, porque nosotros como país, como ciudad no tenemos experiencia en Metros pues; para establecer el modelo de gestión tenemos que ver las experiencias de otros países que nos llevan muchos años con el sistema del Metro y para saber cómo lo están estructurando, cómo lo están operando, pero le voy a pedir sinceramente que me ayude con esos contratos, porque he tenido el gusto de estar con el ingeniero Villagómez pero no tratando el tema del Metro, más bien con él hemos tenido, los miembros de la Comisión de



Movilidad me van a dejar mentir, él se ha presentado incluso como asesor de las operadoras del transporte convencional, ahí hemos tenido el gusto de verlo y ahora está en el Metro entonces entiendo que tendrá todo el conocimiento del caso.

En el modelo de gestión, yo quiero decirle algo que le dije en la sesión al señor Gerente, le dije varias veces, le expliqué cómo era el tema, porque aquí me dice la alianza estratégica y me da las vueltas con la alianza estratégica, yo digo qué va a poner la alianza estratégica porque yo entiendo, mañana yo me quiero aliar con alguien, no sé, para hacer un edificio y entonces le digo haber señor hagamos una alianza estratégica yo pongo el terreno usted la construcción, hacemos los departamentos y luego vendemos y nos dividimos conforme a las ganancias que tenemos; pero aquí me vienen con una alianza estratégica donde el Metro pone todo, pone la limpieza, la recaudación, los seguros y hasta el 25% del personal y el aliado estratégico el conocimiento, o sea, le entregamos la obra de \$2.509'000.000 a un aliado estratégico, porque además señores concejales déjenme decirles algo, el contrato del Metro de Quito lo suscribió el Municipio y nosotros nos quedamos con la deuda como Municipio central, el Metro de Quito eventualmente tendrá toda la obra para hacer esta alianza estratégica pero los ciudadanos de Quito, los contribuyentes son los que tendrán que pagar esta deuda, porque no se paga con el recaudo, no está ligada al pago del recaudo, entonces sí es complicado aquí que me presenten una alianza estratégica en el que nosotros ponemos \$2.509'000.000 y más lo que acaba de decir Eduardo Del Pozo, está en lo cierto, más el sistema de recaudo que yo también aplaudo que sea abierto, no casados con nadie y además ponemos lo que les acabo de decir, perdónenme yo soy bien cariñosa pero para mí están locos, no, así no, así de ninguna manera.

Luego, ya en el tema legal lo que les había dicho la sesión me parece que de finales de julio, es que el transporte público es un servicio público de acuerdo al 283 del COOTAD y el 316, me parece, de la Constitución, los servicios públicos solo están destinados a que sean prestados por el Estado, en este caso por el Municipio de Quito, y en lo referente al transporte público por el Municipio de Quito; solo de forma excepcional cuando no hay capacidad técnica, cuando no hay capacidad legal o cuando la demanda es muy alta que no pueda ser cubierta, en este caso por el Municipio de Quito, puede ser excepcionalmente delegada a un privado ¿Y a través de qué? Dos cosas fundamentales, acto normativo, es decir, tiene que pasar por el Concejo Metropolitano no por el Directorio señor Gerente, y le he dicho desde el día uno que me senté en la Comisión de Movilidad, desde el día uno, acto normativo que tiene que pasar por el Concejo Metropolitano de Quito, por un lado, y lo otro, concurso público, concurso público no una delegación, vengan a ver el Metro, les gusta, hagamos alianza estratégica, no, concurso público y eso es lo que tenemos que hacer para garantizar transparencia.



Lo que le acabo de decir no solo dice el COOTAD el artículo 74, el artículo 76 del COA pero sobre todo el artículo 8, numeral 12 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito que es nuestra partida de nacimiento como Distrito Metropolitano, dice claramente que le corresponde especialmente al Concejo Metropolitano la concesión de servicios públicos al sector privado, es decir, no hay como bypassarle al Concejo Metropolitano. Señor Alcalde está en la primera reunión que tenemos del Metro de Quito ya vamos 15 meses sentados aquí y es la primera vez que tratamos la obra más cara que tiene la ciudad.

Yo me sorprendo la alianza estratégica, usted sabe ingeniero Villagómez, usted sabe mi estimado Edison, que las alianzas estratégicas tienen que hacerse con lo que uno tiene, lo que le acabo de decir hace un ratito, yo tengo el terreno me pongo en una alianza estratégica con un arquitecto, ingeniero, lo que sea, pero pongo en riesgo mi patrimonio, ¿Qué patrimonio tiene el Metro? Me pregunto porque la obra no es el Metro, la obra es de la municipalidad, del Municipio central, tendrá que pasarle al Metro ahí tendremos que ver, ahí tendremos que ver cómo se hace, y también tiene que pasar por el Concejo, es decir, no se puede hacer una alianza estratégica sin que ustedes tengan la propiedad o el patrimonio; lea por favor el artículo 1.2.106 del Código Municipal, dice claramente que deben emplear su propio patrimonio para esta alianza estratégica, y el Metro no tiene nada pues, no tiene nada, eso le corresponde al Municipio una vez que en marzo de 2021 le entreguen la obra y esto todavía no ocurre, entonces hacer esto sobre meras expectativas no está bien, no está bien.

Realmente yo creo que aquí sí falta mucho, falta muchísimas explicaciones que hay que darle al Concejo, esta es una obra emblemática, no podemos, la idea, perdón de haber creado la Empresa Metro de Quito era que al final pueda ser el Metro de Quito quien opere, está en sus objetivos, cuando crearon la empresa fue para eso no para administrar un contrato, eso no tiene sentido, si vamos a hacerlo así entonces hay que eliminar la empresa porque no puede haber con toda una estructura que tiene la Empresa Metro de Quito, no tiene razón de ser si solo va a administrar un contrato.

Finalmente, eso me quedó retumbando en lo que acaba de decir el ingeniero Villagómez, o sea, quien eventualmente asuma la alianza estratégica no asume el riesgo, o sea, el riesgo lo hacemos nosotros, eso no es una alianza estratégica eso un contrato de servicios y cuando no se asume el riesgo de la inversión que se va a realizar no es una alianza estratégica, es cualquier otra cosa.

Yo realmente estoy muy descontenta con este tema, esto es algo que puede traer una cola significativa, yo le había dicho alguna vez al señor Alcalde no solo hay que hacer rápido las cosas hay que hacer bien, pero ya vamos 15 meses y todavía no tenemos los documentos que respalden, insisto, la inversión más cara que tiene Quito, la inversión



más cara y que todavía nos quedan muchos años para pagarlas; realmente me deja con muchísimas preocupaciones este tema.

Y finalmente, si, efectivamente, la Comisión de Movilidad conoció algo del Metro de Quito y por eso mi preocupación de que lo conozca todo el Concejo y es porque, a propósito del tema tarifario, el Presidente la Comisión Santiago Guarderas les convocó a ustedes, nos dieron la explicación que a mí en forma personal se me prendieron todas las alarmas y esa es la razón que motivó que puedan conocer también el resto de miembros del Concejo.

Yo, señor Alcalde, quiero manifestarle que estos bienes puedan tener el mejor fin, hay que apurarlo, hay que decirle a la empresa que haga rápido porque no es aceptable, nosotros no teníamos pandemia en mayo del año pasado donde debía estar ya funcionando el Metro. (Audio inestable).

Muchas gracias señor Alcalde y colegas concejales.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias señora concejala, como usted bien lo ha señalado y ha hecho una reseña histórica, el Metro posiblemente tuvo que ser inaugurado en la administración anterior, en todo caso aquí hay un enriquecedor debate en donde mire, la señora concejala Benítez ha manifestado que debemos operar nosotros, otro dicen no nunca hemos tenido Metro tienen que operar quienes lo hayan tenido, yo creo que siempre tenemos que ser muy responsables en esta operación, yo también concuerdo que aquí firmando convenios con universidades, con politécnicas podemos prepararnos para esa operación pero, indudablemente, que tendremos que tener la guía, la enseñanza, el aprendizaje de quienes ya han tenido este sistema de transporte en el mundo entero, en nuestros países vecinos mismo se puede tener ahí un acuerdo importante.

¿Quién va a pagar el Metro? Aquí se ha manifestado los más de \$2.000'000.000, evidentemente pues tiene que pagar toda la sociedad, tiene pagar toda la comunidad, tiene que pagar el que más tienen un poquito más, el que menos tiene un poco menos, pero yo creo que ahí tenemos que ir revisando esta obra que, como usted bien lo ha señalado, estamos en la responsabilidad de que se opere y se termine de forma eficiente y con calidad.

En lo que tiene que ver con los temas de las rutas y las frecuencias en la superficie, concuerdo, es la Secretaría de Movilidad y que tiene que asimismo pedir a la señorita Secretaria que haga una sesión extraordinaria para que el señor Secretario de Movilidad presente al pleno del Concejo este diseño de rutas y frecuencias en la superficie, con el único objetivo de beneficiar un sistema integrado cuya columna vertebral sea el Metro de Quito para que tengamos, por fin, tanto debajo de la tierra un



servicio de primera y en la superficie un servicio de primera, esto tendrá que pasar indudablemente por un tema tarifario que el Concejo Metropolitano tiene que también buscar la manera de que se pueda garantizar esta tarifa.

Vamos a darle la palabra en el orden que ha solicitado, señor concejal Omar Cevallos, adelante señor concejal.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Gracias señor Alcalde, gracias compañeros, compañeras concejales, primero saludo.

Realmente, es importantísimo que hayamos tenido esta reunión para tratar este tema de una obra que incluso al comienzo algunas personas estaban por la línea de que no se haga un Metro y otras por la que se haga el Metro.

Yo voy a comenzar por temas fundamentales; primero, el objeto de la creación de la Empresa Pública del Metro de Quito habría que revisarlo y saber exactamente para qué fue creada esta empresa, no nos olvidemos que era parte de la Empresa de Obras Públicas quien estaba encargado de ejecución del contrato de licitación del Metro de Quito, por lo tanto habrá que revisar cuál es el objeto de la Empresa Pública Metro de Quito, definir hasta donde tiene las competencias en este momento esta empresa, porque a mí parecer toda la explicación que se ha dado me parecería que está pasándose de competencias que no le corresponde. (Audio inestable).

Se ha hablado del tema la construcción, los costos de la construcción; a mí me ha llamado sobremanera el tema de los imprevistos, hablan de 90 y pico de millones de dólares que se han gastado en la construcción este Metro por imprevistos y señala como un punto importante que se ha gastado mucho más en el tema de desalojo de tierra alrededor de \$35'000.000,00, esto es producto de una ineficiente capacidad de hacer los estudios técnicos. Si bien es cierto, hubo el colapso de Troje hace dos años más o menos, justamente desde ahí creo yo inicia una falta total de criterio técnico para saber la capacidad que tiene el Troje y le desbordaron al Troje, ahí debería haber responsabilidades tanto administrativas como penales porque, incluso, si no me equivoco hubo un muerto en este desbordamiento de la capacidad que tuvo el Troje para recibir toda la tierra desalojada del túnel del Metro Quito, no es cuestión de decir nada más ya como no hay como poner la tierra acá entonces pongamos en otro lado y esto nos incrementa \$35'000.000,00 en esos imprevistos. Con \$35'000.000,00 señor Alcalde, se hace toda la Av. Turubamba del sur de Quito que beneficiaría 300.000 personas y como como más de 100 barrios del sur de Quito, no se puede decir estas cifras así muy ligeramente.

También me quiero referir a los \$27'000.000,00 que dice que habrá de otros imprevistos o de aumento de obra, naturalmente existe en una obra civil pero no a esos niveles, no



a esos niveles en donde podemos ver que lo que más podría reflejar es la falta de previsión en los propios estudios y la falta de previsión en la ejecución propia del contrato de construcción; entonces no es tampoco tratar de hacerle una relatividad de que como es el 1%, el uno y pico por ciento de lo que va a costar la obra de 1.500 entonces no es tan importante, hay que darle a cada cosa la importancia que se requiere.

Yo que tengo duda en la parte técnica, en la presentación, me sorprendió algo cuando hablan de que la capacidad del primer año, la capacidad por hora varía entre el primer año y el segundo año, yo no entiendo cómo la capacidad para transportar a las personas varía de un año a otro cuando tenemos los mismos vagones, los mismo trenes, tenemos el mismo sistema, no se ha aumentado absolutamente nada, habría que algún rato que nos expliquen este problema.

Y me quiero referir a la carta que le envían a usted señor Alcalde el 18 de mayo los bancos multilaterales, en el cual le dicen claramente:

“La puesta en operación de sistemas aún más apremiante e importante dado el contexto de la pandemia COVID,” y también habla en un punto: “el principal punto se refiere al nivel de avance en cuanto al proceso de contratación del operador del sistema frente a una terminación de la obra inminente en los próximos meses nuestra percepción”, dicen los bancos multilaterales, “es que no ha habido avances significativos en este aspecto fundamental, pues hasta la fecha actual no contamos con definiciones elementales como el marco jurídico que seguirá el proceso, los pliegos contractuales, el modelo de pago o un cronograma detallado que nos permita tener mayor certidumbre sobre cuándo podría efectivamente iniciarse la prestación de este servicio público”.

Los bancos multilaterales nos están detallando cosas ya teníamos que haber ido trabajando, tanto lo que le compete al Concejo Metropolitano de Quito, que será una parte de la competencia, y lo que compete a la Empresa Metro de Quito, y yo no sé si la Empresa Metro de Quito con su Gerente ha venido cumpliendo lo que manda la Ley de Empresas Públicas que es reunirse una vez cada mes, de lo que yo conozco, Santiago Guarderas que por su delegación presidía la Empresa Metro de Quito no ha podido presidir ninguna reunión de Directorio, y obviamente si no ha presidido entendería que no ha habido esas reuniones periódicas que tienen que haber, porque es el Directorio después de que el Concejo Metropolitano le dé las diferentes directrices, es quien deberá definir todo el modelo de negocio que se tenga que hacer.

Es el Directorio de la Empresa, como bien lo resalta muchas veces en el documento que nos ha entregado físicamente el señor Edison Yánez, Gerente de Metro de Quito, ahí dice claramente que el Directorio tendrá la posibilidad de definir sobre cómo contratar, y obviamente pues, caemos en el tema de la puesta de la alianza estratégica, que de antemano yo no sé cómo hacen toda esta presentación cuando no está definido,



primero definamos las cosas para ver por qué camino vamos a ir para poder hacer la presentación y saber cuál va a ser el modelo económico, cuál va a ser la operación, pero hay que definir primero esos caminos que a mi parecer no están definidos por la Empresa Metro de Quito. (Audio inestable).

Por lo tanto señor Alcalde, yo creo que es importante que ustedes vean la diferencia que existe entre una alianza, una delegación, un servicio; una alianza implica una inversión de las partes, ya lo ha dicho Mónica, normalmente una alianza implica inversión de las partes, en la alianza implica los contingentes, los riesgos no previstos, aquí se dice muy fácilmente la demanda correrá por parte del Municipio Quito y más o menos esto también se está planteando en un modelo con el transporte urbano, con el transporte de superficie que todo la carga del riesgo de la demanda, tanto en convencionales como el Metro y la Empresa de Pasajeros tenga el Municipio de Quito, esto es un riesgo enorme señor Alcalde, es un riesgo absolutamente enorme, el momento que haya una baja de la demanda en todo el sistema integrado de transporte del Municipio, no habrá presupuesto del Municipio que pueda solventar estos problemas.

Evidentemente, la asociación implica una renegociación del contrato en caso de imprevistos, también la responsabilidad del Municipio y sobre todo, qué pasaría en riesgos de paro de alimentadores con costo financiero y político para el Municipio de Quito, todo esto son cosas que deben tomarse en cuenta si es que se decide ir por una asociación, lo cual a mi entender no creo que sea camino más idóneo para este caso en la Empresa Metro de Quito.

Por lo tanto señor Alcalde, creo que debería hacerse una hoja de ruta, como lo está planteando los propios multilaterales, debería hacerse una hoja de ruta de cuáles son las acciones que se tiene que tomar, no solamente en la construcción que vemos que tiene un avance que nos han informado ahora, sino todos los pasos que tiene que hacer el Concejo, la Empresa, para ir cumpliendo a través de un cronograma, y no sé señor Alcalde si en esta carta que ya le mandan los multilaterales, usted ya ha tenido la reunión con ellos, porque ellos le solicitan una reunión, el 18 de mayo le solicitan una reunión para poder conversar estos temas, no sé si usted ya ha tenido esa reunión y si ya ha tenido sería interesante que nos comente también al Concejo los resultados de esta reunión.

Gracias señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor concejal, evidentemente hemos venido teniendo no solamente una reunión, sino varias reuniones justamente con quienes financian este proyecto para seguir buscando



la manera más idónea de poder operar esta obra en función de su responsabilidad y de lo que realmente significa en la parte financiera para la ciudad y creo que para el país.

Tiene la palabra la señora concejala Blanca Paucar.

Concejala Lda. Blanca Paucar: Gracias señor Alcalde.

En primer lugar agradeciendo a la Comisión que trae para conocimiento respecto al Metro, es preciso que los concejales conozcamos esta obra de mucha importancia, qué es lo que está pasando y cuándo va a entrar en funcionamiento y con el mismo derecho que conozcan todos los ciudadanos quiteños.

A los ciudadanos de sur nos preocupa muchísimo de sobremanera el tema de Solanda, no hemos escuchado y deberíamos tener una información integral, completa porque eso también significa recursos, incluso en el ámbito legal qué es lo que está pasando con la ejecución de las garantías; en este sentido quiero preguntar ¿Qué pasó con las acciones de remediación exhortadas desde el Concejo Metropolitano de Quito mediante resolución sobre el tema de Solanda? Tomando en cuenta que alrededor de 400 viviendas de nuestros sectores populares de Solanda, en el sector uno y cuatro, se encuentran con fisuras y afectadas en las construcciones existentes, afectando a muchas familias de Solanda.

Hemos conocido por medios inclusive la desesperación de la gente y no hay respuesta, cómo está el estado de reparación integral contra daños a terceros como ejecución de las garantías; en los cambios de diseño que han presentado en las estaciones de Solanda me refiero, se han contemplado la seguridad y la estabilidad de las construcciones de los propietarios que han sido afectados, eso haciéndome eco de todo lo que han venido solicitando los moradores de Solanda durante muchos años y en esta administración municipal también, y que ustedes tienen una resolución que lamentablemente no tenemos conocimiento en qué estado está.

Respecto al funcionamiento y como parte del servicio específico, yo quiero hablarles como los ciudadanos de a pie lo hablan, no, como parte del modelo de gestión me preocupa el número de personas que serán transportadas...

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Continúe por favor, le estamos escuchando.

Concejala Lda. Blanca Paucar: Perdón, discúlpenme parece que hubo una interferencia; les decía respecto al funcionamiento como parte del servicio nos preocupa también el modelo de gestión en este momento que estamos en pandemia, yo me imagino que serán contempladas, nos habían hablado de un número específico de



quienes van a ser transportados inclusive cuántos sentados y cuántos van a ir de a pie, y eso significaba por metro cuadrado al interior de la transportación del Metro que iban a ir como cuatro personas, entonces, yo quisiera saber esos detalles también, ahora deben haber cambiado y eso no nos mencionan tampoco aquí.

Para el servicio de la transportación de esos pasajeros se habla de transportación de calidad, nos han hablado y a mí me encanta eso porque siempre, voy tomar un dato adicional nada más como un comentario general con respecto a la transportación, siempre nos dicen: *“va a haber una transportación de calidad”*, aquí en el Metro yo sí creo que va a haber, yo lo digo porque lo manifiestan cada vez que piden el aumento del costo del pasaje y lamentablemente no lo hay, aquí sí se debe garantizar.

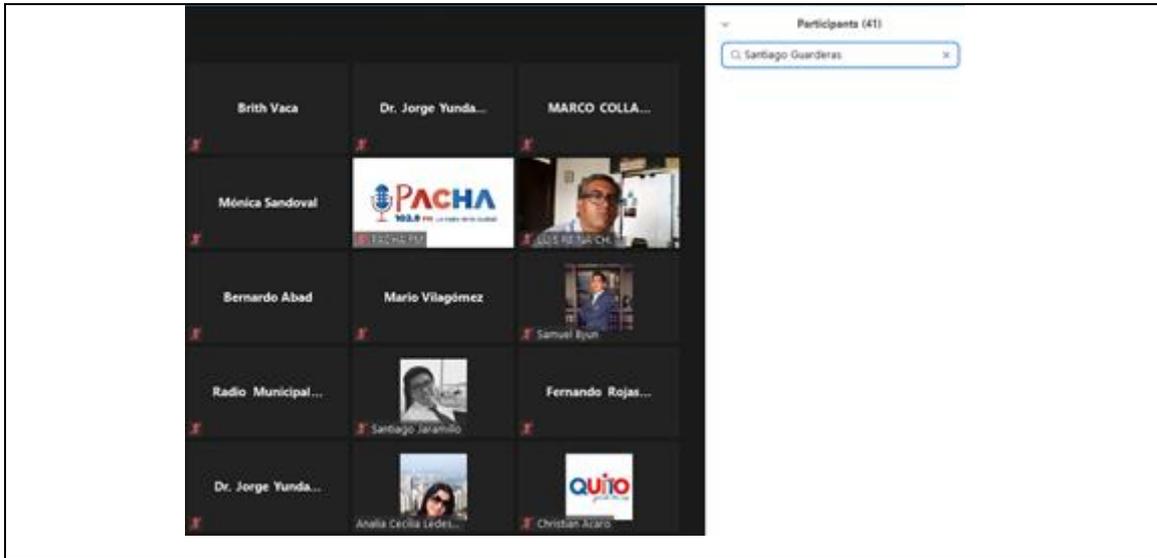
Sobre las alianzas estratégicas para el funcionamiento establecieron su recuperación, decían anteriormente cuando nosotros ingresamos que es hace tres años, nos manifestaban que si es que se dieran estas alianzas en tres años lo iban a recuperar, pero ahora lo están hablando de ocho años y eso sí me preocupa, o sea, qué es lo que está pasando, cuáles son los cálculos, vamos a darles los mejores años a la empresa privada, sí me preocupa.

También me encantaría saber que den nombres con apellidos, digo no, en este sentido de cuáles son los aliados estratégicos para el tema operación del Metro, operación, funcionamiento del Metro; en el tema yo me preocupo y hago eco de las preguntas ¿Estuvieron en el tema constructivo los aliados estratégicos privados o solamente en esta etapa ya de operación? Esas son las preguntas; la última pregunta me hago eco de un ciudadano que me acaba de enviar, esas son preguntas que deberían darnos la empresa también de una forma integral, hay muchos temas pendientes, hay muchos temas que los señores concejales ya han manifestado y quisiéramos que a cada una de ellas tener una respuesta.

Muchas gracias Alcalde.

Sale de la sesión en la plataforma virtual el señor concejal Dr. Santiago Guarderas, a las 12h48. (20 concejales).

Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias señora concejala, tiene la palabra el señor concejal Fernando Morales.

Concejal Abg. Fernando Morales: Muchas gracias Alcalde, distinguidos y distinguidas señoras concejales, señores concejales, público que nos está escuchando.

Comparto la inquietud, en ninguna parte del informe se mencionó el problema de Solanda, esa reparación integral que se debe hacer a los vecinos que de una u otra manera cuando no estaba el proyecto del Metro no tuvieron complicaciones en sus viviendas y según las últimas reuniones con los expertos, que usted tiene Alcalde, como asesores en la rama justamente técnica expresaban en algún momento, no recuerdo el apellido del señor funcionario pero es un técnico que trabaja en la alcaldía, expresaban que hay un acuífero inmenso subterráneo y que el momento que realizan una de las paradas sale el agua de este acuífero y ha generado de una u otra manera estos asentamientos de las viviendas, en todo caso, lo importante es darle claridad a los vecinos de Solanda sobre esta problemática que vienen pesando y viviendo sobre todo radicalmente desde cuando inició la construcción del Metro. Ese es uno de los particulares.

También yo quiero hacer mención que, en una de las sesiones ya virtuales del Concejo Metropolitano, se le recibió al señor representante de la Empresa de Pasajeros y dentro de su intervención él mencionó preocupado, de manera muy rara y preocupado dijo: *“El señor Yánez ha venido a la Empresa de Pasajeros, ha hecho una inspección, una revisión, estaba controlando las unidades y estaba viendo cómo está funcionando la empresa”* Me estoy refiriendo al señor Yánez papá, al señor Jorge Yánez papá del Gerente del Metro de Quito; yo hice alguna intervención hace ya varios meses en la que me preocupaba y puse la alerta de que puede existir en determinado momento, una especie de conflicto

ke



de intereses el momento que la persona tiene vínculo con las grandes empresas que brindan el servicio de transporte, espero que la señal en este momento no se corte en la radio ni el internet, porque es una incógnita que tengo y es muy importante y obviamente el señor Gerente del Metro no dicta política pública, él ejecuta lo que está dentro de sus competencias, pero el momento que el señor Gerente de la Empresa del Metro tiene esa incidencia en el sistema de transporte y su padre tiene mucha incidencia en el subsistema de transporte que le brinda este servicio la ciudad, me quedo extremadamente preocupado. La política pública no la dicta el Gerente del Metro pero en su momento han sacado ya algunos elementos, justamente, para la distribución de rutas y frecuencias y yo quiero saber cómo lo van a estructurar y quienes realmente van a ser los beneficiados porque ahí estaría una de mis principales preocupaciones.

Otra de ellas es que existe una veeduría, voy a dar lectura, es la veeduría para la determinación del modelo tarifario en el Distrito Metropolitano de Quito, que entiendo usted Alcalde tiene conocimiento, esa veeduría la encabeza el ingeniero Oscar Ayerve que ha venido de manera constante pidiendo información a la municipalidad, información que gota a gota se ha ido respondiendo y que hay muchos elementos que todavía no se contestan, es decir, de veintitrés informes que se solicitaron, una veeduría que está completamente reconocida, inclusive por el Consejo de Participación Ciudadana, hay once informes que todavía no se entregan, de esos once informes hay seis informes que se le han requerido al ingeniero Edison Yánez, Gerente del Metro y que hasta la fecha tampoco los entrega de manera concreta, voy a leerlo rápidamente:

“Los archivos de Excel del modelo utilizado para cálculos de la tarifa mediante un flujo de caja con el que la Empresa Pública Metro de Quito calculó la tarifa técnica para la fase primera de integración etapa A, presentado en la Comisión de Movilidad el 14 del 01 del 2020 con las respectivas modificaciones realizadas”, esto no se ha entregado,

“Asimismo, se ha entregado pero desactualizado un informe presentado ante la Comisión de Movilidad sobre el cálculo de tarifas para la primera fase de operación de la primera línea del Metro de Quito”, ese informe se ha entregado desactualizado.

“Tampoco, se ha entregado los productos de las consultorías contratadas, también se solicitó el contrato, sus anexos y los adendums que hubieren sido para la contratación del Metro de Quito”, tampoco se entregó.

“El contrato y sus anexos para la implementación del sistema de ayuda y la explotación SAE” tampoco se ha entregado; el contrato y sus anexos para la adquisición e implementación de los controles de acceso para el sistema de recaudo”, tampoco se ha entregado; y,



“Por último, el estudio presentado por la Secretaría de Movilidad con el que se pretendía entregar una compensación...”.

Perdón, este ya no, este es del señor Guillermo Abad; entonces, estos elementos Alcalde son importantes que se deben mencionar, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito presentó a la Comisión de Movilidad de la ciudad un nuevo modelo de gestión para el transporte público que incluye propuesta de política tarifaria, un sistema de recaudo integrado; y, una red reestructurada de transporte, además se socializaron opciones para el proceso de selección del operador que deberán ser analizadas y determinadas por el Directorio de la Empresa Metro de Quito.

El modelo de gestión para el transporte público fue presentado por la Empresa Metro de Quito cuando entendería que es competencia de la Secretaría de Movilidad, y justamente ahí yo retomo la inquietud que tengo de este posible conflicto de intereses Alcalde que puede producirse el momento que una familia está en un sector estratégico Metro de Quito y otra persona, cercana igualmente a la misma familia, está representando a un número muy considerable e importante de rutas y frecuencias que brinda servicio de transporte a la ciudadanía.

Por lo tanto, sí consideró indispensable Alcalde; primero, que se dé respuesta inmediata y se argumente por qué motivo no se ha contestado estos documentos a esta veeduría debidamente acreditada; segundo, se remita una copia a los señores concejales y al Concejo Metropolitano sobre estos informes; y obviamente, estar completamente pendiente, sobre todo, en política tarifaria porque obviamente, de lo que tengo entendido tiene que dictarla la Secretaría de Movilidad más no el señor Gerente del Metro.

Gracias Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor concejal Marco Collaguazo.

Concejal Dr. Marco Collaguazo: Señor Alcalde, compañeros, personas que nos escuchan.

Hay que felicitar que se haya puesto esto en una sesión extraordinaria de Concejo y como único punto, porque siendo la obra emblemática de la ciudad de Quito tiene que ser un tratamiento muy especial.

Primero, el costo del Metro en total \$1.538'000.000,00 en números redondos, 1.418 pagada la planilla de mayo si no escuché bien o me equivoco, \$120'000.000 faltaría para cubrir todos los costos, claro que son de préstamos internacionales, también aportes al gobierno, si no me equivoco espero que me aclaren, es decir, que si se tiene ya ese



dinero estaría totalmente financiado el Metro, más los 27.6 millones que por obras que se han realizado por emergencia, por decirlo así, y con eso estaría cerrado el asunto del Metro.

Una cosa que sí hay que ponerle en la palestra es que, el centro de todo esto de la construcción del Metro y de todo lo demás, significa un servicio público que está en beneficio del usuario, el usuario esa la pieza clave en esto, porque todo tiene que ir estructurado a dar el servicio de transporte; porque muchas veces primero se priorizan determinadas cosas como los negocios que generan, con lógica, es lógico que genera esto una fase de negocio, pero se prioriza más el negocio, una serie de situaciones y no el servicio al usuario que es pieza fundamental en donde siempre se debe pensar y es la base fundamental para todo este movimiento que significa el transporte.

Considero que la Empresa Metro con la Empresa de Pasajeros tienen que tener una tremenda coordinación en todo lo que implica el sistema de transporte público de Quito, se ha manifestado en el informe que había una consideración como riesgo la existencia de transporte a nivel de tierra en cuanto al Trolebús, que puede causar desniveles económicos en cuanto al rubro de pasajeros que utilizaría el Metro, hay cosas que se deben decir y se deben decir frontalmente tiene que haber coordinación entre las dos empresas, no se deben ver como que van a entrar en competencia sino que se van a complementar. Algo se dijo de parte de un compañero concejal que cuando partió la idea del Metro, que no tuvimos oportunidad de estar, se había pensado como eje fundamental del funcionamiento de todo el sistema el Metro, entonces tiene que haber un perfecto acuerdo entre las dos empresas para que funcione esto, caso contrario va a haber problemas, va a haber serios problemas.

Es público que se había manifestado cuando, justamente, aprobamos el presupuesto 2020 el año anterior, que durante seis meses, cuatro o cinco meses iba a haber una etapa de prueba para ver que funcionen los trenes, en definitiva, para que todo quede el 100%; uno, cómo va eso y en qué etapa se cumpliría esa fase o se está cumpliendo ya la fase parcial o totalmente; dos, pero eso es mi consideración personal, si se hace un contrato de asociación, en fin, de cualquier mecanismo que se haga, para cuántos años debe ser, debe ser para veinte, para veinticinco, para treinta años con riesgos que implica eso, póngase que no hayan suficientes pasajeros; yo personalmente creo que debe haber una fase de uno, dos o tres años, o que comience a operar el Metro, pero que ahí se vea la realidad y en base de eso posiblemente hacer ya un contrato a treinta años con alguna empresa, un contrato de asociación o lo que sea.

Otra cosa, yo constaté en esta sesión en el informe que nos daban los señores funcionarios del Metro, que es la empresa como persona nacional que está llevando a efecto esta situación y vigilando el contrato que se tiene con la constructora y se tiene un personal extranjero con experiencia para que ayude a la marcha de la empresa; si



creo en la empresa pública, estoy convencido de la empresa pública pero cuando se hace las cosas bien, yo personalmente no digo que se debe hacer así las cosas estoy dando un criterio, si puede manejar una empresa pública el funcionamiento del Metro y de todo lo demás, pero cuando las reglas sean claras, son totalmente claras, no utilizar una empresa como botín político para meter trabajadores, no utilizar la empresa para hacer convenios con operadoras privadas, no, sino viendo como un servicio destinado al usuario y que la empresa tiene que dejar réditos no solamente económicos sino de servicio al ciudadano, todo depende de las reglas claras, ese es mi criterio compañeros.

Hay una serie de situaciones que se ha presentado acá, que reitero, es bueno que se dé a conocer así en forma global el asunto, lo ideal es que funcione el Metro y funcione bien el Metro; en cuanto a la tarifa que es lo más preocupante porque a la larga al Municipio le va a tocar subsidiar el pasaje, pero en cuánto es el subsidio, en cuánto va a ser el subsidio, eso tiene que quedar totalmente claro porque no creo que con el pasaje se logre copar todos los costos que implica este funcionamiento del Metro, esas cosas tienen que ser totalmente claras, es lógico como justamente señor Alcalde manifestaba usted, que nos va a tocar a nosotros aprobar el costo del pasaje, firmar cinco centavos, diez centavos, en fin, ya con los análisis técnicos que se presenten nosotros tomaremos esa decisión pero las cosas tienen que ser totalmente claras, es bueno y reitero, que así se deben presentar los informes para que todos podamos opinar y la ciudadanía esté clara en lo que significa el proceso del Metro.

Muchas gracias.

Ingresa en la sesión en la plataforma virtual el señor concejal Dr. Santiago Guarderas, a las 13h04. (21 concejales).

Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



ke



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor concejal, tiene la palabra la señora Vicealcaldesa Gissela Chalá.

Concejala Sra. Gissela Chalá: Muchas gracias Alcalde, buenas tardes.

Veo con mucha alegría que después de tantos pedidos que hemos realizado al fin estemos en esta sesión extraordinaria, para qué insistir si ya mis compañeros que me habían antecedido en la palabra habían ya manifestado que es muy necesario, por eso me gustaría señor Alcalde que pudiera usted teniendo la competencia de establecer los órdenes del día, establecer una periodicidad en la cual la Empresa Metro de Quito pueda dar de manera permanente la información como corresponde al Concejo Metropolitano, siendo este el proyecto después de la gente, el proyecto más importante que tiene la ciudad.

Al respecto me generan algunas preocupaciones, siendo parte del Directorio creemos que no es tema solo del Directorios ni de quienes lo intentamos, sino más bien siendo un tema de la ciudad es fundamental poder escuchar a los compañeros y compañeras concejales y concejalas, este debate es muy enriquecedor porque también genera línea en cuanto a cuáles son las decisiones que se toman en el Directorio porque básicamente para eso estamos, por eso también Alcalde, compañeros y compañeras me generan algunas preocupaciones, y la preocupación mayor quizá es dónde está el Secretario de Movilidad.

El Secretario de Movilidad como ente director o el frente del ente rector es quien debía haber estado presentando todo lo que tiene que ver con respecto al sistema metropolitano de transporte público y después darle la palabra al señor Gerente del subsistema uno, según como lo establece la Ordenanza No. 194, darle la palabra al Gerente del subsistema de transporte masivo de pasajeros denominado Línea de Metro de Quito o Metro de Quito. A su vez, el Secretario de Movilidad tenía que haber presentado o darnos una hoja de ruta, a la que hacían referencia algunos compañeros concejales, en cuanto a cómo se van a ir tratando el resto de subsistemas, cuándo vamos a tener la información con respecto al subsistema de transporte colectivo o de pasajeros denominado Metrobús, cuándo vamos a tener información al respecto del subsistema de transporte colectivo en lo referente a rutas y frecuencias y el transporte convencional; todo eso basado como lo establece la Ordenanza 194 en el artículo 4 en el principio de integración; no podemos seguir hablando del Metro como si fuera el único sistema o como las tarifas fueran parte de otro sistema o fuera lo único que nos debe preocupar, nosotros debemos hablar desde el principio de integración donde se plantean los elementos físicos, los operativos y los financieros.

Por otro lado hemos, de manera insistente, solicitado que el subsistema Metro de Quito no puede estar apartado de lo que establece la Ordenanza 194 porque allí se genera



una serie de situaciones en cuanto a que tiene que cumplir de manera obligatoria todas las directrices que se debe dar por parte del administrador; el administrador, inclusive esta ordenanza es tan completa, y me refiero a la Ordenanza 194 del año 2012, en la cual se establece cuáles son, digamos, cada una de las funciones, se establece también el control, existe un artículo que habla inclusive del antimonopolio etc., etc.

Para ir de manera mucho más sucinta, debo señalar señor Alcalde también que dentro de este marco del sistema hemos desarrollado una serie de preocupaciones, antes de aprobar el reglamento que nos corresponde como Directorio era fundamental tener estos conocimientos, hemos insistido de manera permanente a la Empresa Metro de Quito que nos dé no un modelo que ya ellos han ser seleccionado sino más bien que nos den toda, y era en esta sesión donde nos iban a dar a conocer el marco de opciones que se iban a elegir y el análisis de factibilidad, por qué no el APP o por qué si el APP, por qué no esta alianza estratégica o por qué no, o sea, este tipo de cosas el Concejo debía tener absoluta claridad.

Es fundamental que el señor Gerente tenga mucho cuidado en la posible arrogación de funciones porque aquí cada uno es, como decía la concejala Sandoval zapatero a tus zapatos, y aquí es el ente rector el señor Secretario de Movilidad, nuevamente, quien tiene que asumir con total responsabilidad y tomar la batuta en cuanto al sistema metropolitano de transporte público, hasta el día no nos han dicho cuándo concluye la obra, no con esa claridad, la observación en la que hemos solicitado en diferentes oficios, en los directorios solicitando, incluso que hayan informes de gestión en los Gerentes saliente y actual, necesitábamos tener este análisis de comparación de cómo recibió el actual Gerente de la Empresa y como es lo que ha avanzado, eso es clave, digamos para quienes hemos estado, no solo para quienes estuvimos en la administración sino también para que los concejales que están en este nuevo periodo tengan esta claridad.

Es fundamental también conocer cómo va el tema de la cultura del Metro, yo puedo tener esta información porque soy parte del Directorio pero también era clave que los concejales del pleno del Concejo puedan tener esta información, estas observaciones mencionadas constituyen entre varios elementos. Además es fundamental también, como decía, tener la claridad y el informe por escrito del estado del proyecto, los plazos de construcción de obras, de puesta en marcha, el estado de la obra, la llegada de los trenes, qué pasa con las multas por retraso de la obra, cómo el modelo de gestión está enmarcada en el sistema integrado de transporte público, entre la información más relevante; es fundamental mantener el concepto, como he insistido en mi intervención, integral de transporte con la necesidad y ahí sí Alcalde es importantísimo que se vaya cumpliendo con esta Ordenanza 194 en cuanto a la denominación de la autoridad única y el Metro como subsistema es fundamental.



Ya habían mencionado sobre lo peligroso o quizás lo débil, en cuanto nos puede colocar la situación del Municipio este modelo que plantea el subsistema Metro de Quito o la Empresa Metro cuando esta emergencia nos ha dado bastantes aprendizajes de lo importante que es fortalecer la institución, fortalecer lo público, fortalecer el Municipio.

Siendo parte del Directorio como decía, es fundamental, tengo la posibilidad de hacer estas preguntas, unas son respondidas otras nos falta tener esa petición, pero me permito hacer estas observaciones para el pleno del Concejo para que podamos seguir abordando y podamos tener este conocimiento que debe ser social, es decir, colectivo para tener las mejores decisiones para el proyecto más importante que tiene no solo Quito sino también el Ecuador.

Muchísimas gracias Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señora Vicealcaldesa, voy a pedir la señorita Secretaria que mantengamos una periodicidad en estos meses de la construcción y terminación del Metro para que el Concejo Metropolitano pueda debatir y estar enterado de todo el seguimiento que aquí se va dando, de igual manera, le he pedido que en una sesión extraordinaria también pueda el señor Secretario de Movilidad exponer con detalles la reestructuración de rutas y frecuencias en la superficie para que, evidentemente, el Concejo pueda conocer y la ciudadanía sobre todo, a las puertas de la inauguración del Metro de la ciudad.

Tiene la palabra el señor concejal Juan Manuel Carrión.

Concejal Sr. Juan Manuel Carrión: Gracias señor Alcalde.

He debido hacer algunas notas porque fue una exposición larga, como dos horas, con abundante información y para no perderme e ir a lo medular he hecho algunas notas; lo primero, nos ha informado que hay un avance al momento actual de obra del 94% y en función del presupuesto nos dicen que se ratifica el presupuesto vigente de un \$1.538'032.556,55, el avance financiero del 92.21%, la estimación del costo final del Metro 1.538'000.000,00, me pareció escuchar ahora que se decía que está ha sido la obra más cara en el país, yo creo que han habido las más caras pero de eso no nos vamos a referir ahora, no tenemos que hablar ahora de refinerías, de poliductos, de repotenciación que han sido obras igualmente costosas, vamos a lo del Metro, 1.538'000.000 pero nos dicen que a esto habrá que añadir un 1.8% más, 27.6 millones por imprevistos, pero se nos presentó también un cuadro de imprevistos de \$94'000.000, el 6% del presupuesto total, es decir, que si sumamos estos \$94'000.000 más los 27.6 tenemos \$121'000.000 de imprevistos.



Y aquí la primera duda que yo tengo es si los imprevistos realmente son imprevistos, algo ya mencionó el concejal Omar Cevallos, sobrecostos en excavación \$35'000.000,00 es que no sabíamos, no sabían los estudios, la ubicación de estos espacios para disponer la tierra no podía anticipar que iba a haber un volumen enorme de tierra que sale al excavar un túnel y que esta debería ponerse en esos sitios ¿Eso no se podía anticipar?

Por cierto sobre el tema del Troje, como ciudadano interesado en el Patrimonio Natural de Quito, en el año 2010 advertí sobre el crimen ecológico que ahí se perpetró al enterrar la parte superior de las quebradas del Troje con esta escombrera, allí se habían plantado ya árboles; hay que buscar y hay que señalar a los responsables de éstas omisiones porque los imprevistos, seguramente, sí podían haber sido previstos.

Contaminación, la solución en la en La Pradera que retrasó la obra, significó \$15'000.000,00 de la tabla, que por cierto no alcancé a verla toda porque el expositor ya la pasó, pero alcancé a anotar \$15'000.000,00 por el tema de contaminación en La Pradera, ¿No hay responsables de eso?, ¿los causantes de esa contaminación acumulada a lo largo de muchos años no podrán ser objeto de investigación?, ¿no deberá reparar al Municipio por estos costos?

El problema de Solanda \$5'000.000,00, el cambio por el colector en la quebrada Río Grande \$5'000.000, hasta ahí alcancé a anotar, pero vi que había también imputable a imprevistos el sistema de incendios, yo me pregunto a ver que de imprevisto habrá en la planificación de un sistema de incendios, ¿No es acaso esto un requisito pero primario para una obra de esta infraestructura? En definitiva, sobre este primer tema mis inquietudes son, si los imprevistos son realmente imprevistos y si estos costos adicionales, y en esto ya lo han planteado concejales, que no es solamente 27.6 millones sino \$121'000.000,00 de dónde van a salir.

Sobre el segundo tema que quisiera referirme. El ingeniero Hidalgo Núñez cuando hizo su exposición nos presentó, me parecía muy interesante esto, la necesidad de alguna infraestructura adicional, y aquí uno se plantea cómo hacemos las obras acá, tal vez primero las hacemos y luego las pensamos, no sería conveniente una lógica más bien primero pensémoslas, planifiquémoslas, hagamos estudios exhaustivos antes de comenzar su construcción, porque ahora se ve que hay que completar la infraestructura del medio con otras infraestructuras adicionales, y allí me llamó la atención lo que señalaba el ingeniero Núñez sobre la adecuación de paradas de buses y mencionó algunos espacios, pero me llamó la atención sobre todo el de El Arbolito ahí decía que habría que programar una adecuación de paradas de buses.

Me pregunto ahí con este afán de planificación, de pensar hacia el futuro, ¿Si no podría ahí articularse esta necesidad de obra con un proyecto de parqueaderos subterráneos? Entiendo que hay un proyecto que ha sido presentado por la Casa de la Cultura,



manejado o hay la intención de la Casa de Cultura de hacer un gran parqueadero subterráneo que bien podría articularse con esta infraestructura necesaria y solucionar un problema que apunte a una movilidad racional, porque muchas de las personas que vienen desde el sector de Los Chillos, sobre todo, que van a salir hacia el sector de El Ejido podrían dejar ahí sus vehículos en un gran parqueadero subterráneo, al mencionarse esto yo me permito plantear para discusión de planificación de estas opciones.

También el ingeniero Núñez hablaba de unos parámetros, de unos indicadores del sistema de calidad y yo creo que uno fundamental ahí es garantizar el cumplimiento, el cumplimiento pero con una puntualidad absoluta de los intervalos que se han planificado, veo me parece interesante, que habrá intervalos que fluctúan dependiendo de los días de la semana y de la intensidad del movimiento entre los 4.5 a los 10 minutos, en la medida en que este sistema nuevo de transporte, está nueva cultura que vamos a tener en torno a la movilidad, a propósito del Metro, se cumpla con los intervalos de esto, entonces estaremos en una situación de movilidad diferente.

Sobre el tema de la tarifa, indiscutiblemente esta una decisión que debe adoptar el Concejo, se ha mencionado aquí, el concejal Fernando Morales mencionó un pedido, a mí me llegó también una comunicación en ese sentido de una veeduría ciudadana que ha pedido información sobre los parámetros que se manejan para establecer una tarifa unificada o una nueva tarifa para el transporte público en Quito, pues el Secretario, el Gerente del Metro nos especificó que esto no le compete a él, que esta información él no la puede permitir porque esto le compete a la Secretaría de Movilidad y bueno esto es así, pero a la Secretaría también le compete presentar a este Concejo esas políticas de establecimiento de la tarifa que aquí se ha mencionado debe ser socialmente justa, y esa tarifa ojalá la podamos discutir oportunamente señor Alcalde, ojalá no nos distraigamos, se ha mencionado ya que este tema quizás es un tema de los primeros que debíamos haber debatido, discutido, solucionado al inicio de nuestro periodo de nuestros cuatro años, lo estamos haciendo ahora ojalá lo podamos continuar y no nos distraigamos en otros temas, porque no solamente la situación de pandemia sino lo que vemos en los medios de comunicación que sigue saliendo en cuanto a situaciones preocupantes en el Municipio, ojalá no nos distraigan.

Finalmente, sobre este tema del análisis de elegibilidad, si vamos a una alianza estratégica pues quien nos presentó esto ha dicho que esto se ha hecho con un modelo matemático, me parece que dijo que lo desarrolló un premio Nobel, no cierto, y que establecía que unos indicadores, me perdí ahí porque los cuadros más o menos anecdótico, nos decía aquí se puede ver en este cuadro como se identifican los 81 riesgos con mayor probabilidad, yo lo que veía es unas barras amarillas difíciles de entender, así es que no tengo los elementos que alguien me oriente cómo leer esos cuadros estadísticos, me pierdo, pero lo que entendí es que la valoración del aliado

ke



estratégico se hace en base a un modelo objetivo que establece algo como que se denomina el costo promedio ponderado capital que es del 13.98%, y así se establecerá o se seleccionará a este probable, este eventual aliado estratégico.

Pero ¿Qué vamos a hacer para ese aliado estratégico?, ¿un concurso público? o esta figura que yo no había escuchado que nos relató ahora el Gerente del Metro: “unos diálogos competitivos”, él decía que se han mantenido diálogos competitivos con diez probables interesados y que de estos ninguno había ido más adelante porque asumían que hay un riesgo que tiene que ver con el no poder manejar un sistema unificado en superficie, tarea que le corresponde a este Concejo Metropolitano.

Eso señor Alcalde es cuanto había anotado a propósito de esta extensa y necesaria información que fue transmitida al Concejo Metropolitano.

Muchas gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias, tiene la palabra de la señora concejala Luz Elena Coloma.

Concejal Dr. Mario Granda: Señor Alcalde un punto de información solicito.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante por favor.

Concejal Dr. Mario Granda: Solicito que se me informe el orden del pedido de palabra.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Si es tan amable, estaba el señor concejal Juan Manuel Carrión, la señora concejala Luz Elena Coloma, usted señor concejal Mario Granda y finalmente señor concejal Luis Robles.

Concejal Dr. Mario Granda: Muy amable Alcalde, muy gentil.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: ¿Está la señora concejala Luz Elena Coloma?

Concejala Mgs. Luz Elena Coloma: Aquí estoy.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante señora concejala.



Concejala Mgs. Luz Elena Coloma: Buenas tardes con todos y gracias por la información.

Los análisis que se han presentado para encontrar al operador del Metro son muy importantes porque es la información necesaria para tener la confianza de cualquier operador privado, creo que aquí tenemos el reto como Concejo, como Municipio, como Administración y como Concejo de poner a funcionar esta obra, sin duda emblemática, para un servicio importante de la ciudadanía como es la movilidad, como es el transporte y también para mejorar no solamente la calidad de vida sino la dinámica económica de la ciudad, y más allá de todas las observaciones que tengamos creo que tenemos que poner por delante el reto que el Metro de Quito funcione.

Creo que toda la información producida está encaminada para un modelo de alianza estratégica, de lo que logro entender, y por eso quisiera solicitar al Procurador Metropolitano que se pronuncie y nos dé luces sobre si el modelo presentado por la Empresa Metro de Quito para operar este sistema de movilidad que, además considero que tiene que ser columna vertebral del sistema integrado de movilidad de la ciudad, y por eso también me llama la atención que no esté presente aquí, con un criterio de este sistema integrado de movilidad, el Secretario de Movilidad.

Decía que, quiero pedir al señor Procurador que nos explique si el modelo presentado por empresa Metro de Quito, se enmarca efectivamente dentro de una alianza estratégica o por ser un servicio público de transporte, se enmarca dentro de un contrato de gestión delegada, donde no necesariamente estaría amparado bajo los incentivos de la Ley de Asociaciones Público Privadas.

Yo creo que no conviene que por decir esto es un modelo de alianza estratégica, termine siendo una delegación de un servicio público a un privado que luego podría ser observado en su legalidad, como ya ha pasado en otros contratos del Municipio; y la pregunta fundamental de hacerse es, cuándo, cuándo necesita el Metro que se definan las nuevas tarifas para poder suscribir un contrato con cualquier operador en el tiempo adecuado para que pueda estar operativo.

Conviene hacer referencia, creo también a que la alianza estratégica está encaminada a que la empresa sea una mejor empresa, con la transferencia de tecnología, de conocimiento etc., y se convierta en una empresa fuerte para que pueda operar eventualmente todo por su cuenta, me parece que la Empresa de Pasajeros de Quito no es el mejor ejemplo eso y sabemos porque, no podemos simplemente porque satanizamos el concepto de un privado operando, asumir que el público lo va a hacer de manera ejemplar y lo que podríamos estar produciendo con eso, no cierto, es un agujero negro en el ámbito financiero que terminan pagando los usuarios, termina pagando el público, entonces, sea un modelo público, sea modelo privado, la eficiencia,



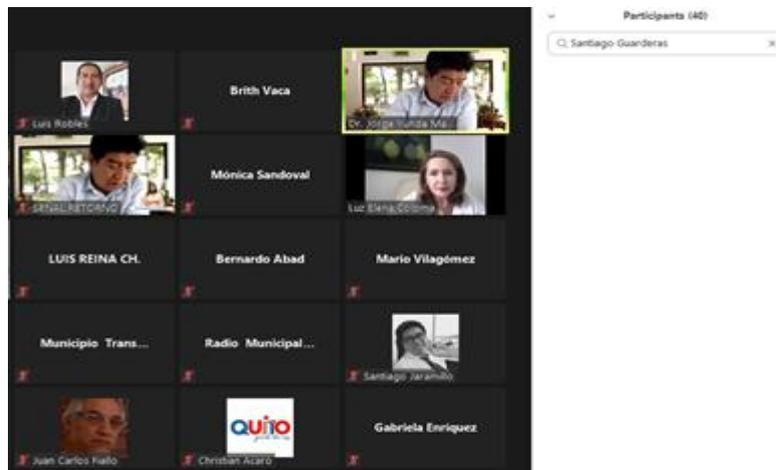
la transparencia, el servicio de excelencia, es lo que tenemos de poner por delante. Creo que a la gente no le importa la ideología que está detrás, lo que le importa es que el servicio sea de excelencia, el servicio sea manejado con transferencia y la tarifa que se paga, por supuesto, pueda sostener la operación y tratándose de un servicio público, como decía el concejal Collaguazo, entender exactamente cuál es el monto de la capacidad de subsidio que tiene el Municipio para hacerlo viable al Metro de Quito.

Entonces, si es que fuera posible que el señor Procurador nos explique si estamos hablando de un modelo de alianza estratégica, estamos hablando de un modelo de alianza público privada o estamos hablando de un modelo de delegación del servicio, porque me parece que como se presentaron las cosas, estamos hablando de una alianza estratégica.

Gracias.

Sale de la sesión en la plataforma virtual el señor concejal Dr. Santiago Guarderas, a las 13h30. (20 concejales).

Como se muestra en la siguiente captura de pantalla:



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor concejal Mario Granda.

Concejal Dr. Mario Granda: Gracias Luz Elena, gracias señor Alcalde, compañeros.

Creo que se ha hablado ya de los temas eminentemente técnicos yo solamente debo mencionar que existe un contrato para la construcción del Metro que tuvo su objeto, que tuvo su costo etc. etc., que se inició con la elaboración de los términos de referencia y se terminó con la adjudicación, y claro, es sorpresivo mencionar que ahora se requieren \$27'000.000,00, por eso se hace necesario que se realice un análisis

ke



eminentemente jurídico tal como hemos pedido en otra clase de contratos para determinar si se ha dado cumplimiento estricto al objeto del contrato.

Me preocupa, es preocupante que el Directorio que tiene sus funciones, competencias establecidas en la Ley de Empresas Públicas no se reúna, y esto lo menciono de acuerdo a lo referido por el compañero concejal Omar Cevallos si no me equivoco, y se hace necesario que el Directorio conozca permanentemente, justamente de cómo va el avance de la construcción del Metro así como de la problemática, considero yo, que ellos son los primeros en tener que conocer para que luego, una vez consensuado, aceptado, aprobado de acuerdo a las competencias determinadas en la ley, pueda ser conocido por el Concejo en pleno; seguimos incumpliendo lo que dice la Ley de Empresas Públicas sesión ordinaria una vez al mes, sesión extraordinaria cuando se requiera, no hay esa clase de cumplimiento.

Pero más preocupante señor Alcalde, señores concejales, señores funcionarios del Metro pensemos en los vecinos de Solanda, pensemos, siempre hablamos de seres humanos pero no nos preocupamos de seres humanos, independientemente el número de vecinos que estén pasando por esa psicosis, porque están pasando por una psicosis. Recordarán ustedes compañeros concejales que hace un año conversamos sobre la problemática de los vecinos de Solanda y me refiero a ello porque está inmersa la Empresa Metro y hace un año se nos dio a conocer que existe un informe de la Universidad Católica, si no me equivoco.

También se mencionó que en ese informe, como producto de la construcción del Metro es que se están dando los hundimientos de las viviendas de los vecinos de Solanda; también se habló de que siendo ese el motivo se debe ejecutar las garantías presentadas por la empresa constructora en beneficio de terceros; también se habló y le he escuchado a la dirigencia de Solanda permanentemente, ya vamos tanto tiempo cinco, seis años de la construcción del Metro y el inicio de la problemática, y los compañeros, los vecinos, los dirigentes han estado permanentemente en reuniones y no pasa nada.

Por eso se hace necesario señor Alcalde, señores del Metro que se tome una definición al respecto, no puede ser que estén solamente en reuniones y no haya una solución a la problemática, repito, es un problema de carácter social, es una psicosis para los vecinos, no pueden dormir tranquilos, no sé si ya han habido reuniones para ver la posibilidad de una reubicación que eso es lo que cabe al momento, cualquier rato puede irse al suelo una de las viviendas y ahí si estaremos con tremendos problemas porque no estamos previniendo la vida de los vecinos de Solanda.

Yo pido muy comedidamente a los señores colegas concejales miembros del Directorio de la Empresa Metro que por favor soliciten un directorio para que uno de los puntos del orden del día se determine y se pregunte exactamente qué mismo pasa con la responsabilidad del Metro en relación a la problemática de las viviendas de Solanda



que se están hundiendo, eso es importante señor Alcalde, señores miembros del Directorio, compañeros concejales, compañeros personeros de la Empresa Metro que se dé una solución definitiva, no puede ser que estén con esta incertidumbre durante seis años, se hace necesario la elaboración de un modelo de gestión que permita, inclusive una reubicación señor Alcalde, y lo hago, lo solicito porque yo fui electo concejal por la jurisdicción sur del Distrito Metropolitano de Quito y es permanente, son permanentes los reclamos pero yo también me veo impotente por no poder hacer mayor cosa porque, definitivamente no es mi competencia, no es competencia de los concejales sino es un asunto eminentemente administrativo que, inclusive, va más allá de la decisión del señor Alcalde y tiene que ver con la Empresa Metro.

Por eso requiero, insisto, que debe presentarse de parte de la Empresa un informe, hablando la verdad, si van o no van a solucionar este problema en base a lo que los vecinos han requerido que se haga o se efectúe las garantías contra terceros.

Gracias señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor concejal, para informar a este Concejo que hemos venido teniendo reuniones y seguimiento con los afectados de Solanda, no puede ser de otra manera, estamos preocupados y hemos solicitado, evidentemente al Metro de Quito un estudio definitorio en cuanto a conocer en forma técnica - científica el grado de afectación que pudo haber tenido la extracción de agua, la construcción, la vibración, etc., sumado a una serie de complejos temas también del terreno inestable, a una construcción que ha sido siempre un poco, diríamos casera, sumado a la cantidad de sismos que ha tenido y ha enfrentado nuestra ciudad pero, evidentemente, aquí también se debe descartar o ratificar si la vibración, la construcción del Metro, la extracción del agua pudo haber afectado a las vecinas y a los vecinos.

He pedido al Metro de Quito un informe definitorio para poder tener claro y poder exigir, a la vez que hemos pedido una reunión con el representante de la constructora del Metro y con los representantes de la aseguradora, esto se dará en el transcurso de la próxima semana e informaremos oportunamente.

Concejal Dr. Mario Granda: Gracias Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Tiene la palabra el señor concejal Luis Robles.

Concejal Sr. Luis Robles: Gracias señor Alcalde, muy buenas tardes con todos.



Es importante la información que nos están compartiendo hoy, sabiendo que es una herencia de la que se está hablando de tres alcaldías en esta obra magna ciudad, entre estas tres alcaldías siempre quedan nudos sueltos, siempre quedan temas sin saldarse y estamos ahora pues con su alcaldía señor doctor Yunda, donde vamos con un avance del 94% en la obra más grande de la ciudad, estamos hablando de un 92% ya del presupuesto ejecutado, es decir, a menos de un 10% de determinar esta gran obra para la ciudad de Quito y con algunas cosas pendientes que son las que quisiera expresar.

No se ha dado en la presentación con palabras claras más allá del tecnicismo que se ha usado, un sistema de recaudo eficiente, necesitamos saber cómo se lo va a hacer, se ha hablado de un alianza público privada, se ha hablado también de poder escuchar a diez ofertantes de esta alianza y con ninguno se prospera entonces estamos en cero en el sistema de funcionamiento, lo que más me preocupa es cómo se va a reorganizar las rutas y frecuencias en la superficie, no podemos estar esperando que esté el Metro a su 100% y luego pensar en desglosar este servicio, y sobre todo, no se ha desglosado de manera clara si el sistema Metro tendrá alimentadores a los barrios populares, que es lo que a mí me interesa, dar una respuesta a los vecinos de Quito, saber que ellos van a contar con alimentadores directos que conecten a la troncal del Metro de Quito, no tengan que hacer dos paradas, hacer un transbordo y luego dos pasajes por consiguiente, dos de ida y dos de vuelta por lo regular, es lo que ahora se hace.

Entonces si es importante que se tome en cuenta de estos procesos y no sé deje de manera tan suelta y a puertas de terminar una obra no podemos estar con estos faltantes tan grandes, y me parece que se tendría que pensar en la posibilidad de hacer una sola empresa de pasajeros, no podemos tener dos empresas, una Metro y una de pasajeros haciendo el mismo trabajo en una ciudad, tendríamos nosotros que poner énfasis en cómo va a funcionar de forma técnica y con todos los avances tecnológicos, funcionamiento, recaudo y el sistema de superficies, esas tres cosas quería decir.

También sumarme a las palabras del concejal Granda, de la concejala Blanca Paucar que han referido al tema de Solanda, y por supuesto ahí hay un tema bastante claro, para una obra tan grande como la del Metro de Quito, todas estas obras contratan seguros cuando hay daños, y entonces estos daños a terceros ya están evidentes, si en informes de la Politécnica Nacional, informes técnicos que lo hacen universidades de nuestra ciudad, dan cuenta de que si no pasaba el Metro en Solanda no pasaba nada, entonces el suelo por un lado, negligencias por otro lado, pero el tema es que los vecinos están viviendo, como lo dijo el concejal Granda, una zozobra diaria que se agudiza con este modelo que ahora estamos de confinamiento, no están seguros ni en su casa, imagínense lo que sería vivir con un riesgo doble, un riesgo latente afuera de un virus y adentro con su casa puede estar haciendo una catástrofe en cualquier momento.



No caigamos en los monopolios, vayamos a las posibilidades, hablando con entendidos, lo fácil es hacer el Metro, y para nuestra ciudad yo creo que el Metro no fue una obra de la medida que se requería como ciudad, expertos señalan que fue el Metro una medida política, para demostrar mi potencialidad política del momento pero no un requerimiento de la ciudad, ya estando del Metro, es fácil de hacer porque se necesita préstamos y se va ejecutando así se lo ha demostrado, con todos los retrasos está por concluirse; lo difícil es ponerlo a operar lograr y eso sí es un complicado tema técnico que para la Secretaría de Movilidad debe estar muy pendiente de todo el proceso que se va viviendo porque no es cualquier sistema el que va a operar, si ya ha habido diez ofertantes y con ninguno se ha podido prosperar es que hay problemas serios de operatividad del Metro, mucho ojo con esto, y seguiremos recibiendo los informes conforme se lo ha ido solicitando.

Muchas gracias por la información nueva aquí presentada.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias señor concejal, tiene la palabra la señora concejala Brith Vaca.

Concejala Dra. Brith Vaca: Gracias señor Alcalde, buenas tardes con todos.

Yo quiero primero que quede bien claro y definirlo de que ahorita se está conociendo el estado de ejecución del contrato de construcción, y en toda la información que nos enviaron no nos envían el contrato de construcción, primero.

Segundo, aquí el punto clave que a todos creo que nos ha llamado la atención es el tema de los sobrecostos en la construcción, sobre los imprevistos, para algunos puede ser \$94'000.000,00 muy poquito, no, pero para mí sí me parece una cantidad muy impresionante, y claro preguntar, mi pregunta ¿Quién es la constructora?, ¿quién hace la construcción del Metro? Para muchos ya lo saben pero si quisiera que me lo vuelvan a definir ahorita que estamos y que nos está viendo la ciudadanía.

Considero que a quien se delegó esta construcción son expertos en el tema, conocen y saben, y hay informes, ya se nos ha dicho que hay informes de tres universidades, incluso de la misma Secretaría de Seguridad y Riesgos previo a la construcción donde se advertía el tipo del terreno, la calidad de la tierra, las situaciones y todo, y si me llama mucho la atención eso. Dentro de lo que nos presentaron mi pregunta es, porque nos presentan aquí una cantidad que han generado imprevistos de 3.69 millones en problemas geotécnicos en el pozo de ventilación número 13 y la salida de emergencia número 13, mi pregunta es: ¿A qué corresponde el número 13, la salida emergencia número 13? Esa era una de mis inquietudes referentes a este tema.



También sobremanera me llama la atención esto de los sobrecostos de la gestión de las tierras y la excavación, comparto la misma inquietud que Juan Manuel con respecto a ¿Qué se ha hecho con el tema de las labores de reducción de la contaminación por los hidrocarburos en el entorno de la estación La Pradera?, ¿Qué se ha hecho con el tema de remediación ambiental? Son 14.78 millones que lo plantean aquí como imprevistos.

El cambio del diseño de la estación de Solanda 5.50 millones, mi solidaridad con todos los vecinos de esta ciudad dentro de una ciudad que es Solanda, de estas familias que cada día ven perder su patrimonio, y esa también es mi inquietud ¿Qué se ha hecho respecto al tema de las garantías? Que se nos habló también en una sesión y cuáles son las acciones que está haciendo la Empresa del Metro ante Acciona con respecto a este particular del tema de Solanda.

También se nos convocó para ver el proceso de selección del operador, se nos ha presentado una serie de documentaciones, solamente nos han dado el cronograma, ahora también saltan las dudas, que se han hecho diálogos con diez operadores y qué pasó ahí, entonces eso qué nos demuestra, que es necesario generar un modelo también, o sea, qué alternativa presenta la Empresa de Metro en el caso de no haber estos operadores, que alternativa, no nos han presentado aquí ninguna alternativa dentro del modelo de gestión, lo único que presentan este modelo asociativo, qué otras alternativas nos pueden presentar o si tienen previsto otro tipo de alternativas para la operación del Metro.

Además de todas las inquietudes también que han presentado los compañeros concejales, el tiempo del retraso de la obra, ¿Cómo está ese tema de los intereses?, también están parados los intereses, todo lo que implica esta inversión, ¿Cómo se está manejando? Eso no nos hablaron aquí, ¿Ya se ha llegado a algunos acuerdos en estos meses de la pandemia?, ¿hay una condonación de esas moratorias? Esas son inquietudes señor Alcalde y espero que me las puedan responder.

Muchas gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias, tiene la palabra el señor concejal Luis Reina.

Concejal Luis Reina: Buenas tardes ya estamos creo que terminando, voy a tratar de ser concreto.

Yo digo, pongamos a funcionar el Metro, hagamos lo más pronto, no seamos indolentes con el 70% de quiteños que no tiene un transporte público de calidad, son \$2.500'000.000 que Quito necesita, los quiteños, los de a pie necesitamos utilizarle ya; pongámosle los motores, pongámosle el accionar para que se demuestre que no hay



indolencia con la mayoría de quiteños, ya la revolución ciudadana decidió hacer la gran inversión para el transporte público de calidad pero ahora sí, pues hay que hacerle; Alcalde le toca tomar las medidas para que entre a funcionar el Metro y de la mejor manera.

Aprovecho para decir que hay que garantizar el presupuesto para la Empresa Municipal de Transporte de Pasajeros, pero sí me llama la atención que sea el Gerente del Metro en el informe del Metro que me hable de las reestructuras, de frecuencias y líneas, Alcalde es necesario transparentar que la propuesta de reestructura de líneas y de frecuencias no es producto de intereses particulares sino que es un proceso debidamente estudiado y técnicamente elaborado, hay que transparentar Alcalde, no crea que no van a dudar la gente cuando llegan y dicen a quién están favoreciendo y comienzan a preguntarnos si los concejales somos parte de esa reestructura, de esta propuesta y si no se hace técnicamente y si se atiende a intereses particulares; no estoy afirmando que hacen eso, pero si no se lo hace de manera pública y transparente y si no se le encarga a la Secretaría de Movilidad, al ente competente que exponga, que transparente, no va a quedar esto así y nos van a acusar a usted y a nosotros de no ser transparentes en la reestructura.

Alcalde no creo, no es costo de movimiento de tierras porque colapsó el Troje, es pago de movimiento de agua en la tierra por no haber dado el tratamiento adecuado, secar la tierra y después poner en las volquetas, y después disponerle y secarle también en el Troje; son costos por trasladar agua y por hacerlo eso las Empresas Acciona Odebrecht, que existe duda de cómo se repartieron entre Colombia y entre Ecuador el mercado para construirlo, pero solo para pensar eso; por eso yo creo que es necesario también transparentar los informes técnicos por los trabajos adicionales en cada una de las estaciones que no estaban contempladas, porque lo del agua, porque el transporte de lo que dicen tierra me queda clarísimo, es por transportar agua en volquetas que primero iban regándose en todo el trayecto; segundo, después ni siquiera lo sometieron al tratamiento en el Troje y le pusieron en el cubeto agua y después el cubeto desbordó esa es la realidad, eso no hace falta ser expertos solo hace falta entender porque se dio el deslizamiento, porque no pusieron tierra seca y eso era ahorrándose la constructora, ahorrándose la administradora del Troje en complicidad con la Acciona, pero esa es claridad; por eso es que necesitamos también mayor transparencia y que se nos informe cómo es que se justifica esos costos adicionales de los trabajos adicionales.

Muchísimas gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor concejal, voy a pedir a los funcionarios que rápidamente puedan absolver las inquietudes que se han repetido en algunas intervenciones, y reitero, la redistribución



de rutas y frecuencias será convocada una sesión extraordinaria para que conozcamos todos sobre este insumo que, usted bien lo mencionado, que sea con la total transparencia, sin que se perjudique, sin que se beneficie a nadie, que los únicos beneficiados sea la ciudadanía de un transporte digno dentro de la tierra y en la superficie.

Adelante señores ingenieros.

Ing. Edison Yáñez, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Gracias señor Alcalde, buenas tardes con todos.

Tratando de ser rápido con el resumen de preguntas pero que, sin embargo, esto no significa que se concluye ahí las reuniones sino todo lo contrario, invitarles a los señores concejales que cuando necesiten información con gusto las podamos entregar organizando talleres de trabajo, que me parece que sería un medio eficiente de poder conversar sobre todos los temas que existe alrededor de esta obra.

Con respecto al tema de imprevistos, existe, el promedio de imprevistos que se tiene en este momento es de 27.5 millones, sin embargo, cuando nosotros llegamos a esta administración el modelo de imprevistos estaba en \$90'000.000,00, lo que hemos hecho es buscar cómo optimizar las cosas y no tener un monto tan alto, sigue siendo un monto alto y nosotros hemos tratado de generar esta gestión desde la parte técnica para que siga bajando, Dios mediante, si en los siguientes meses se logra hacer más optimizaciones posiblemente el monto sea mucho más bajo, pero necesitamos definir un momento ya con la banca multilateral que es quien nos inspecciona los documentos.

Con respecto al tema de por qué nosotros estamos presentando todo el modelo de gestión de ciudad, la banca multilateral que es quien supervisa de manera mensual el avance del proyecto y de operación del Metro de Quito, nos había indicado su preocupación por la falta de un modelo de gestión en la ciudad y que, obviamente, ese modelo de gestión tiene que ser emitido, discutido y aprobado por los órganos competentes, en este caso Secretaría de Movilidad como ente rector de la ciudad, la Comisión de Movilidad como parte del ente legislativo y, obviamente, luego de Comisión de Movilidad pasar hacia el Concejo en pleno para su aprobación, por eso la primera lámina indicaba cuál es el modelo de gestión planteado desde Metro.

Se hace esta presentación al igual que se la realiza con los bancos, porque los bancos muestran su preocupación y han hablado con el señor Alcalde, decir no se avanza nada para operar el Metro de Quito, porque operar el Metro de Quito no es mover el tren sino, justamente, tener una política de gestión que permita integrar los diferentes subsistemas y Metro de Quito es solamente un subsistema; en este caso lo que se hace es presentarle a la banca multilateral una propuesta que permita generar un proceso de



reestructuración, un proceso de política tarifaria, un proceso de calidad y un proceso de gestión que permitan realmente tener en Quito un transporte sustentable y de calidad.

Este modelo se lo coordina con Secretaría de Movilidad, Secretaría de Movilidad es quien formalmente tiene que presentar a Comisión de Movilidad, y así lo está haciendo, y Metro de Quito lo que hace es aportar con ciertas ideas que obviamente tienen que ser debatidas, consultadas, y avanzadas, entonces claro, por un lado tengo la versión de la banca multilateral que nos indica no hay avance en los de gestión, no han hecho nada y ese es el mensaje que llega a Alcaldía, pero por otro lado cuando presentamos el modelo, que es lo que hacía falta, tenemos la sensación de que estamos arrojándonos funciones que nos corresponde, pero vuelvo a reiterar, todo este trabajo es un trabajo coordinado desde el sector de movilidad y obviamente quien tiene que presentarlo formalmente, ya por escrito y con todos los sustentos es la Secretaría de Movilidad, quien lo hará las siguientes semanas de acuerdo al cronograma de trabajo que se tiene.

Existe un comité interinstitucional que fue generado en Secretaría de Movilidad desde inicios de esta administración para lograr tener ese trabajo coordinado entre todas las empresas que generamos el área de movilidad; se ha cuadrado dos puntos que han sido reiterativos con respecto al modelo, se ha conversado con diez operadores internacionales, todos continúan interesados en trabajar y operar el Metro de Quito, lo que se ha mencionado es que ninguno está dispuesto a asumir el riesgo de demanda, pero no significa que ninguno esté interesado en operar el Metro de Quito, ¿Por qué no quieren asumir ese riesgo de demanda? Porque justamente no existe ese modelo de gestión como ciudad, que tiene que ser debatido, tiene que ser consensuado y tiene que ser construido de manera conjunta ante todas las dependencias y el Concejo en pleno, obviamente para debatir estos procesos, que es un paso necesario para poder avanzar.

Con respecto al plazo de entrega, se mencionaba que se tiene diecisiete meses de retraso, en este momento veintiocho, cuando nosotros llegamos a esta administración nosotros encontramos un cronograma firmado, en donde se decía que la obra se entregaba en el mes de mayo más las pruebas que daba octubre, sin embargo, que públicamente se mencionaba que esto era la entrega en diciembre pero los documentos escritos demuestran lo contrario, que es lo que nosotros simplemente transparentamos y se había llegado a la fecha de octubre que era lo que se presentaba de acuerdo a la documentación entregada, sin embargo, el tema de tender pandemia ha generado que tengamos estas demoras que fueron explicadas anteriormente; ratifico que la diferencia que se tiene es \$27'000.000,00, más lo que se mostraba en los no es una sumatoria sino que indicaba el monto total con el cual nosotros no encontramos de imprevistos y que se ha ido optimizando poco a poco en el tiempo.



Con el tema de Solanda, como lo mencionó el señor Alcalde, se ha generado mesas de trabajo, se ha generado la activación de seguros y se siguen trabajando con los señores del barrio de Solanda, se mantuvo reuniones en esta semana y las que sigue también, se busca la solución definitiva para poder arrancar en este proceso.

Es muy importante una consulta que nos hacían sobre la variación de la capacidad de un año a otro, si los trenes son los mismos, decíamos que el primer año se proyecta una menor cantidad de pasajeros porque es posible que en el 2021 sigamos con el virus todavía vigente, con medidas de bioseguridad vigentes y por tanto, del lado del Metro de Quito lo que estamos haciendo provisión es de que no se va a transportar a capacidad plena sino que se respeta las medidas de bioseguridad que están implementadas para poder tener una demanda menor, respetar el distanciamiento y posiblemente en el 2022, cuando ya se elimine las restricciones de distanciamiento y de bioseguridad, trabajar a capacidad plena que es lo que se había indicado.

Quizás otras preguntas reiterativas es saber si es que realmente el Metro de Quito puede operar o no, lo que nosotros hemos indicado que el Metro de Quito en este modelo de alianzas, se encarga del 55%, 56% de las actividades relacionadas con operación del Metro de Quito, quizás la inquietud ahí es quién pone los conductores, pero en realidad el Metro de Quito es un sistema semiautomático, en donde el corazón del negocio está a cargo de Metro de Quito, la señalización ferroviaria, el tema del manejo de la sala central de control, las subestaciones de cada estación están a cargo del Metro de Quito.

Porque consideramos que lo que decían ustedes con respecto a que en Quito sí hay capacidad, no tenemos Metros, los operadores, los interesados ninguno es nacional, hay que recalcar eso, todos son internacionales, porque en Quito no existe operadores que tengan experiencia sobre Metro, no existe un Metro en el país; lo que sí se hizo énfasis es que en el modelo de gestión que está proponiendo Metro de Quito y que obviamente tiene que ser debatido y demás, se propone que puede existir la posibilidad de que existan operadores internacionales en superficies, para que los operadores nacionales que no puedan cumplir con las exigencias de calidad que el Metro de Quito está planteando y que se presentará oficialmente por órganos correspondientes, pues den paso a organismos internacionales que si deseen hacerlo y garantizar a la ciudadanía que realmente se puede tener un transporte de calidad.

Entonces digamos, que esto resume casi todas las inquietudes porque han sido repetitivas, hemos llegado nuevamente al modelo de alianza estratégica, se hace un concurso que está invitado y hemos entregado la información que tienen ustedes, la hemos entregado a la Comisión Nacional Anticorrupción, a Quito Honesto, a los Colegios de Profesionales, se ha entregado a la banca multilateral; porque nuestra visión es que este proceso debe ser verificado y supervisado por todas las entidades



que sean posibles, creo que es la obra más emblemática que existe en la ciudad y en el país por el momento, y eso involucra que tengamos los órganos de control correspondientes y ojalá sean a nivel internacional, ojalá se pueda tener el acompañamiento como se continúa teniendo de los bancos multilaterales y porque no de organismos de control anticorrupción que sean internacionales también que nos apoyen, para poder garantizar la transparencia de los procesos que se está llevando a cabo.

Reitero señor Alcalde y señores concejales la invitación, Metro de Quito está abierto a poder entregar toda la información correspondiente, el contrato es un modelo de 15.000 hojas, sin embargo, estamos tratando de tener una versión de resumen porque muchas personas nos han solicitado, pero poder entregar o imprimir un link de 15.000 páginas es bastante pesado, pero sí tener principal o el cuerpo para poder ir generando luego la entrega de información correspondiente.

Con respecto al tema de la veeduría ciudadana, el señor concejal Manuel Carrión adelantó mi respuesta, nosotros como Metro de Quito no manejamos ningún modelo tarifario, quien lo maneja es la Secretaría de Movilidad y ese es el incumplimiento que está mencionando la veeduría; es una veeduría que está calificada en el Consejo de Participación Ciudadana a cargo del señor Oscar Ayerve, a quien tengo el honor de conocerle, sin embargo, ratificamos que Metro de Quito no es su competencia calcular tarifa es una competencia que está a cargo de la Secretaría de Movilidad y, obviamente, un modelo económico financiero o un modelo de cálculo Metro de Quito no lo tiene, por tanto no es posible entregar algo que no tenemos, esa respuesta ya se ha generado en dos ocasiones pero se insiste en que se entregue un modelo que no lo tenemos, don Oscar tendrá las razones correspondientes para hacerlo, pero sin embargo nosotros también hemos mencionado que también podría existir ahí un conflicto de intereses que oportunamente se verá de la manera adecuada y a través de los órganos regulares.

Creo que con eso se puede mencionar casi todas las inquietudes y reiterar los talleres y el trabajo está totalmente abierto, de nuestra parte queremos agradecer los aportes, son muy valiosos y lo que estamos haciendo es buscar que el Metro de Quito opere en el menor tiempo; existe la posibilidad de que Metro de Quito opere también de forma propia, es una alternativa que también está barajada como opción, pero obviamente para operar de forma propia deberíamos garantizar, primero tener años de experiencia que nos acompaña supervisando que lo que hagamos esté bien; y, segundo tener los candados jurídicos que permitan tener una empresa pública eficiente, que con el pasar del tiempo no seamos una empresa pública obesa, vendrán nuevas administraciones, vendrá nueva gente pero hay que garantizar que Metro de Quito tenga un servicio eficiente, de calidad, sin sobrecostos, sin evasiones, y eso obviamente creo que es necesario generar más cuerpos normativos que controlar, es necesario la aprobación del modelo de gestión, de los indicadores de calidad, una política tarifaria; es necesario



generar nuevas políticas con respecto a los sistemas subterráneos que no existe normativa, y que esos cuerpos legislativos que deben ser manejados a través de ordenanzas sean aprobados, conocidos, discutidos y generado un consenso a través de las reuniones de Concejo para que se pueda trabajar de manera normal.

Señor Alcalde, señores concejales, espero haber podido atender sus inquietudes, si se me queda algo pendiente con gusto lo podemos seguir atendiendo en reuniones que tengamos, si es posible con menor tiempo entre reunión y reunión, pero poder avanzar con ustedes.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias al señor Gerente, creo que hoy hay que destacar y resaltar la voluntad política de discutir, debatir un modelo de transporte digno para la ciudad de Quito, creo que es el momento de transformar e ir hacia un combustible sostenible, a la no dependencia del petróleo, a la no dependencia de la gasolina, del diesel, de la contaminación; creo que aquí hay un gran reto para que se pueda seguir realizando más sesiones cuando así lo ameriten los señores, las señoras concejales que pidan que puedan ser tratados en sesiones extraordinarias y a las puertas de la culminación de esta obra, creo que es una responsabilidad no solamente de inaugurar un tren que se mueva, sino de una cultura en donde a través de esta inversión que pagaremos todos quienes habitamos en esta ciudad, pueda responder esas necesidades en forma indefinida para la ciudadanía, gracias.

A la señorita Secretaria le voy a pedir que inmediatamente pueda fijar la sesión para la explicación de la Secretaría de Movilidad, muchas gracias. (Audio inestable).

Siendo 14h10 clausuro la sesión.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Siendo las catorce horas con diez minutos, se toma nota de la presente clausura y se toma nota también del pedido del señor Alcalde para la siguiente sesión extraordinaria.

Siendo las catorce horas con diez minutos del treinta de julio del año dos mil veinte, se clausura la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.



REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓	
2. Mgs. Soledad Benítez	✓	
3. Dr. René Bedón	✓	
4. Sr. Juan Manuel Carrión	✓	
5. Sr. Omar Cevallos	✓	
6. Sra. Gissela Chalá	✓	
7. Dr. Marco Collaguazo	✓	
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓	
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓	
10.Mgs. Juan Carlos Fiallo	✓	
11.Dr. Mario Granda	✓	
12.Dr. Santiago Guarderas		✓
13.Ing. Andrea Hidalgo	✓	
14.Mgs. Analía Ledesma	✓	
15.Abg. Fernando Morales	✓	
16.Sr. Orlando Núñez	✓	
17.Lda. Blanca Paucar	✓	
18.Luis Reina	✓	
19.Sr. Luis Robles	✓	
20.Mónica Sandoval	✓	
21.Dra. Brith Vaca	✓	
22.Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano	✓	

DR. JORGE YUNDA MACHADO
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ABG. DAMARIS ORTIZ PASUY
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO (E)

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	Verónica Loachamín	Gestión de Concejo	07/08/2020	
Revisado por:	Jorge Heras	Asesor General	02/09/2020	
Revisado por:	Samuel Byun	Prosecretario (S)	02/09/2020	