



**ACTA DE LA SESIÓN No. 120 EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO, DE 07 DE ENERO DE 2021**

Siendo las diez horas con seis minutos del jueves siete de enero del año dos mil veintiuno, 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 el Palacio de cristal, 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

Administradora General

Abg. Santiago Jaramillo Huilcapi

Procurador Metropolitano

Abg. Damaris Ortiz Pasuy

Secretaria General del Concejo
Metropolitano de Quito (E).



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: El saludo cordial, fraterno, respetuoso para la señoras concejales, para los señores concejales, para todos quienes están en esta sala después de varios meses, 10 meses aproximadamente que volvemos a sesionar en forma presencial; quiero informarles que el sitio donde estamos sesionando tiene una capacidad de 400 personas y al contabilizar 50 personas en esta sala cumplimos con el aforo y los requisitos necesarios para mantener la distancia y el aforo en esta crisis sanitaria, estamos en la primera sesión de este año, después de muchos meses, en la primera sesión presencial; con el saludo cordial a quienes nos siguen a través de los medios municipales, a quienes nos siguen a través del streaming, de vídeo, a los quiteños, a las quiteñas un feliz año en esta sesión presencial que tenemos y a todos los hermanos ecuatorianos fuera del país que están siguiendo esta sesión, en especial a las quiteñas y a los quiteños.

Señorita Secretaría, por favor sírvase constatar el quórum reglamentario para la instalación de esta sesión extraordinaria.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Me permito informar señor Alcalde, que contamos con 17 miembros del Concejo, con su presencia 18, por lo que contamos con el quórum legal y reglamentario para dar inicio a la presente sesión.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor de lectura al orden del día de esta sesión extraordinaria.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Con su autorización, señor Alcalde, procedo a dar lectura:

“I. Presentación de informes en cumplimiento de la Resolución No. C 001 - 2021 sancionada el 05 de enero de 2021, respecto a los siguientes puntos:

a. Informe detallado sobre el modelo de gestión que se propone para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y las razones jurídicas, técnicas, económicas y financieras que sustentan la propuesta, a cargo de los señores Édison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y Guillermo Abad Zamora, Secretario de Movilidad.

b. Informe sobre la “Consultoría de asesoramiento legal al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito”, a cargo del Dr. Juan Pablo Aguilar Andrade.

c. Informe sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de



recaudo, a cargo del señor Édison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.

d. Informe del Dr. Santiago Guarderas, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, respecto a las acciones realizadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, en función de la delegación realizada por el Señor Alcalde Metropolitano.

Este es el orden del día planteando para esta sesión extraordinaria.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias, por favor de lectura del primer punto.

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

I. Presentación de informes en cumplimiento de la Resolución No. C 001 - 2021 sancionada el 05 de enero de 2021, respecto a los siguientes puntos:

a. Informe detallado sobre el modelo de gestión que se propone para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y las razones jurídicas, técnicas, económicas y financieras que sustentan la propuesta, a cargo de los señores Édison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y Guillermo Abad Zamora, Secretario de Movilidad.

Me permito informar señores miembros este Cuerpo Edilicio, que la presentación lo hará el señor Edison Yaneth Romero, Gerente de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, a quien le pedimos, por favor, pasar adelante.

Ingresan a la sesión los concejales Sra. Gissela Chalá; y, Sr. Luis Robles, a las 10h10 (19 concejales).

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

Concejal Abg. Fernando Morales: Constatar quórum y tomar asistencia Alcalde, por favor. (Fuera de micrófono).

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Ya constató el quórum la señorita Secretaria.



Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Si usted así lo autoriza señor Alcalde, podemos constatar quórum nominal para que los señores concejales también pueden expresar su salud.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante señorita Secretaria, pensé que ya lo había hecho forma presencial física, visual, y ya constatamos el quórum, pero si hay el requerimiento de los concejales que se lo hagan en forma individual... (Intervención de los señores concejales fuera de micrófono).

Adelante por favor, con la intervención del señor Gerente.

Ing. Édison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Buenos días señor Alcalde, buenos días señores Vicealcaldes, es buenos días señores concejales, a los miembros que se encuentran presentes y a las personas nos escuchan, nuestros mejores deseos de un venturoso año, con salud y prosperidad.

Dando cumplimiento al requerimiento de ustedes señores concejales, vamos a iniciar con la presentación, nos han pedido una explicación a detalle del modelo de gestión y el plan operacional del Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL

INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

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



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

El metro de Quito está compuesto por 23 km. de túneles, 15 estaciones, talleres y cocheras como punto adicional, 13 subsistemas y 18 trenes que ya se encuentran todos en el Ecuador, el último arribó en el mes de diciembre.



Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL

COMPONENTES:

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



Para poder operar el Metro de Quito se requiere varios componentes que tienen que interactuar entre ellos, la operación es un punto primordial; el mantenimiento es otro punto primordial; atención al cliente es un punto bastante importante que casi siempre se deja de lado; gestión de la información; recaudo tecnológico; comercialización; control y seguimiento de la operación son subsistemas que antiguamente no se consideraban dentro del transporte público de Quito y peor aún del resto de ciudades del Ecuador.

Al momento que este modelo empieza a funcionar a través de la aprobación de la ordenanza, se requiere dar un salto hacia todo lo que representa movilidad, que lo vamos explicar un poco más adelante con el señor Secretario.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

COMPONENTES INSTALACIONES PLMQ





Metro de Quito tiene componentes o subsistemas, como se había indicado, que son:

- Las subestaciones eléctricas;
- Los sistemas de protección contra incendios;
- La distribución de energía;
- La ventilación;
- La electrificación de la catenaria, que es muy diferente al tema eléctrico para poder alimentar las estaciones;
- Los sistemas de comunicación, ahí hay comunicación de seguridad, comunicación propia de los sistemas electrónicos y comunicación comercial que se debe implementar;
- Se tiene el sistema de señalización ferroviaria, que un sistema de señalización electrónica especializado;
- Se tiene sistemas de control de estaciones;
- Se tiene los sistemas de escaleras mecánicas y ascensores, que da la accesibilidad para grupos vulnerables; y,
- Se tiene el puesto de control central que también tiene puestos intermedios para poder avanzar

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PLAN OPERACIONAL

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

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
por la ciudad

Con esta breve descripción vemos que operar el Metro de Quito dista mucho de lo que quizás puede estar en el colectivo de la ciudadanía que es mover los trenes; Metro de Quito es como una orquesta electrónica en donde todos los subsistemas tienen que estar armonizados e integrados, pero más allá de eso, Metro de Quito para poder ser un éxito en la parte operativa requiere de un plan operacional que tiene que estar absolutamente integrado con el resto de la ciudad, no es posible operar el Metro de Quito de forma aislada, siempre se había hablado, quizás erróneamente, de que si el Metro no transporta

Acta de la sesión No. 120, Extraordinaria. Página 6 de 111



400.000 pasajeros no es sustentable, y ese criterio se lo daba porque no existía la visión de una red integrada de ciudad.

Cuando llegamos a esta administración nos encontramos que la parte operativa no estaba resuelta absolutamente en nada; tal es así, que hoy día nos encontramos conversando y dialogando sobre las posibilidades de operación, cualquier proyecto de transporte, cualquier proyecto de movilidad, se diseña la construcción y se diseña la operación, ese último punto de diseñar la operación no estaba resuelto y es lo que hemos trabajado durante este año y medio.

Voy a pedir la cooperación del señor Secretario de Movilidad, puesto que vamos a empezar a hablar de unos lineamientos estratégicos para la reestructuración de rutas, que si bien es cierto no es mi competencia, pero como sector de la movilidad se ha trabajado en busca de que el sistema de Quito sea un transporte de calidad; por favor Guillermo, si nos ayudas.

Muchísimas gracias.

Ingres a la sesión el concejal Luis Reina a las 10h14. (20 concejales).

Ldo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Buenos días señor Alcalde, señoras y señores concejales; permítanme primero darles un saludo de Año Nuevo, muchas bendiciones para ustedes y todas sus familias.

El transporte público del país tiene un letargo de más de 50 años en varios de sus componentes por ende es complejo su reestructuración integral, no obstante, Quito ha retomado el camino para convertirse nuevamente en un referente no sólo a nivel nacional sino regional con la aprobación del Sistema Integrado de Transporte Público.

El Sistema Integrado de Transporte Público tiene al Metro como la columna vertebral del mismo, por ende, todos los componentes que son parte de este sistema deben estar debidamente articulados y complementarios entre sí porque son dependientes; ejemplo, el Metro, su superficie con buses convencionales y la Empresa Pública de Pasajeros necesitan integrarse de manera eficiente para subsistir, caso contrario están destinados al fracaso.

Hay ejemplos en nuestro propio país, en donde ya podemos ver que si no existe una integración adecuada pueden colapsar los sistemas; en el caso de Cuenca tienen un tranvía que al no estar debidamente integrado la tarifa para enero ha sido fijada, para este año, en un dólar, cosa que le va a ser insostenible al sistema porque bajará sustancialmente la demanda y consecuentemente no podrán cubrir los costos operacionales; ojalá que en este tiempo nuestra hermana ciudad pueda ir consiguiendo



esta integración que Quito ha venido manejando y pensándola con el Sistema Integrado de Transporte Público.

Por esta razón, justamente, es que la coordinación y la articulación entre la Secretaría de Movilidad, el Metro de Quito y la Empresa Pública de Pasajeros han sido importantes para poder alcanzar la aprobación de la Ordenanza del Sistema Integrado de Transporte Público y esa misma coordinación será importante para la implementación de la ordenanza, que es realmente el verdadero reto.

La ordenanza nos da términos, plazos e hitos por cumplir, uno de esos hitos es la contratación del operador del Metro que pese que el modelo de gestión para su operación y mantenimiento es competencia de la Empresa Metro, la Secretaría ha dado seguimiento al proceso en el que Metro está llevando, en vista de que la Secretaría es parte del directorio y además porque, como les mencionaba, el hito de que tener un operador va a ser fundamental para que todo el sistema empiece a funcionar, porque son complementarios y dependientes entre sí.

La reestructuración de rutas y frecuencias, créanme señores concejales, que es uno de los mayores logros que Quito ha conseguido a través de la ordenanza que se aprobó, lastimosamente, las rutas y las frecuencias desde hace muchos años atrás, pese que es un bien exclusivo del Estado y que sólo el Estado lo puede explotar comercialmente, se lo ha entregado de manera anti técnica, se la ha entregado de manera irregular e inclusive de manera ilegal, no sólo me refiero a la ciudad sino al país en general; esta aberración de más de 50 años, en su momento se pretendió corregir con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el 2008, en donde esta ley disponía, en ese entonces, a la Comisión Nacional de Tránsito, ahora Agencia Nacional de Tránsito, que se revirtieran esas rutas y frecuencias hacia el Estado para que sean nuevamente entregadas a los operadores pero a través de un plan nacional de rutas y frecuencias, que no era otra cosa que medir la oferta y la demanda de esas rutas y de por medio un contrato de operación que ineludiblemente tenía o tiene que incluir una cláusula que no se la podía saltar, que son los parámetros de calidad de servicio.

Esta disposición legal del 2008 que pretendía corregir esta aberración de más de 50 años, lastimosamente, en ninguna parte del país se la cumplió y esto es lo que se pretende justamente corregir a través de la ordenanza que el Concejo Metropolitano aprobó; ese es un gran logro de Quito, porque esa reestructuración le va a permitir a la autoridad actual y futura que pueda tener control sobre las operadoras, en el momento actual es muy difícil controlarlas porque los contratos de operación que se han firmado y que se han venido firmando, justamente, carece de estos parámetros de calidad de servicio y los indicadores que miden a los mismos, y consecuentemente esas rutas y frecuencias que fueron entregadas a través de este contrato prácticamente se las puede considerar o



se les ha considerado como un título de propiedad, es decir, el Estado ha perdido el control sobre el mayor patrimonio que tiene que son la rutas y frecuencias.

Cuando se señor Gerente del Metro indica que la reestructuración en superficie es fundamental, es muy cierto lo que está diciendo, si es que no reestructuramos la superficie y si no conseguimos esta integración, pues simplemente vamos a tener sistemas separados y por ende cada uno de ellos estaría condenado al fracaso; por eso es que la Secretaría ha trabajado articuladamente con el Metro y con el Trole, porque esa es la manera de trabajar, creo que uno de los grandes errores que se ha cometido en anteriores administraciones y a nivel inclusive de país es que no ha existido esa articulación, no ha existido esa coordinación, cada uno ha tenido una visión distinta y consecuentemente no se ha tenido el éxito que todos esperamos para la ciudad.

Para nosotros es muy importante el acompañamiento de ustedes, señores concejales, para el sector de la movilidad son muy valiosas sus sugerencias, observaciones, objeciones, críticas, evidentemente, la fiscalización y sus recomendaciones, porque esto le va a hacer bien al mayor proyecto de la ciudad; son temas muy complejos que sólo pueden irse solucionando con el apoyo de todos.

El concurso público de rutas y frecuencias es fundamental, este concurso tiene, al igual que todos los demás que estén relacionados con el sistema integrado de transporte público y con el sector de la movilidad, tienen que ser totalmente transparentes y el apoyo, como mencioné de ustedes, para nosotros va a ser muy importante, ese acompañamiento muy importante; no nos podemos permitir, ni remotamente, que este concurso público de asignación de rutas y frecuencias esté teñido por alguna inobservancia a la ley, porque en ese momento se cae todo el proceso y se cae todo el sistema. Les solicito encarecidamente que nos acompañen, que nos fiscalicen, que nos observen, que nos critiquen, que nos sugieran, porque sólo así vamos a poder conseguir que este gran proyecto de ciudad funcione.

El ingeniero Edison Yáñez seguirá siendo la exposición, yo voy a estar aquí presente para cualquier duda que ustedes tengan y para mi será un enorme gusto el poder absorber y solventar cualquier duda que ustedes tengan.

Gracias señoras y señores concejales, gracias señor Alcalde por permitirme dar esta pequeña introducción.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias, continúe señor Gerente del Metro.

Ingresa a la sesión la concejala Mónica Sandoval, a las 10h24. (21 concejales).
--



Ing. Édison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Gracias.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PLAN OPERACIONAL

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

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
para todos

Los lineamientos estratégicos de la reestructuración que se ha trabajado del sector de la movilidad son los que están en pantalla, ya los pudieron leer, se busca que no exista competencia entre subsistemas, se busca disminuir los recorridos de las rutas convencionales, es decir, no puede haber rutas que compitan con Metro o con Trole, ya que entre los dos tiene que complementarse, los barrios altos tanto de oriente como occidente deben ser atendidos con rutas transversales, se debe incorporar flota amigable, se debe incorporar tecnología, se debe incorporar el sistema de alimentación como un servicio complementario no sólo a un subsistema sino a toda la ciudad.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Punto de orden, adelante concejala Soledad Benítez, por favor.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Muchas gracias, buenos días con todas y con todos, buenos días señor Alcalde.

El punto de orden es que les habíamos solicitado otra información, está la conocemos, me da pena que ofendan un poco la inteligencia de quienes estamos acá y también de la ciudadanía; se ha pedido que nos informen claramente, el punto tiene que ver con el modelo de gestión, hasta ahora han pasado 12 minutos, estoy midiendo el tiempo, más de 12 minutos, y no nos dicen nada, sólo quiero saber Alcalde si es que vamos a llegar a este o vamos a seguir dilatando el motivo de la convocatoria que tenemos ahora, sólo eso, para que en algún momento no quede suspendida o clausurada la sesión sin que hayamos, en este momento, topado el punto al que estamos siendo convocados ahora.



Muchas gracias, y disculpe Alcalde, con mucho respeto.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señora concejala, entiendo que tal vez por un preámbulo de algunos temas se los está retomando pero atendamos la petición, que creo que es el motivo de esta sesión, justamente, centrarnos en lo que se había manifestado, en el modelo de gestión, la modalidad de contratación.

Otro punto de información del señor concejal Juan Carlos Fiallo.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Gracias señor Alcalde.

Se había solicitado el soporte del modelo de gestión que se va implementar, en el que se hagan los análisis de cual es objetivamente, porque se piensa en el uno y no en el otro, con todos los sustentos jurídicos, financieros, económicos y de operación, eso es lo que estamos pidiendo señor Alcalde y de acuerdo a lo que ha dicho la concejala Soledad Benítez, desearíamos que nos concretemos por favor porque hasta el momento, y les digo sinceramente sin afán de ofender, solamente estamos hablando de cuestiones que ya las conocemos y que están en las ordenanzas, que también he traído para ver si es que se cumple el modelo de gestión con las ordenanzas y el marco de la ley que este momento determinaría esos modelos.

Gracias señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: De acuerdo, por favor señor Gerente, sírvase continuar con lo que se ha solicitado.

Ha solicitado un punto de información la concejala Mónica Sandoval.

Concejala Mónica Sandoval: Buenos días señor Alcalde, colegas concejales.

Usted decía que esta sala tiene un aforo para 400 personas, sin embargo la prensa está afuera, creo que atendiendo al principio de publicidad que debe existir en esta sesión de Concejo usted podría autorizar que la prensa pueda entrar y ocupar esos asientos que están ahí, para que todos estemos debidamente enterados de cómo se desarrolla esta sesión, señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Si es que hay la disponibilidad, por favor a las personas están encargadas de este protocolo, se les permita ingresar, ahí hay 3 o 4 señores periodistas que ingresen por favor, con mucho gusto, bienvenidos; recordarles a los señores concejales que se está transmitiendo por



audio y vídeo esta sesión a toda la ciudad de Quito, a todo el territorio nacional y a todo el mundo.

Continúe señor Gerente y sírvase centrarse en lo que ya le han solicitado, yo también le voy a pedir que el tema, que no deja de ser importante, pero ya lo habíamos tratado, centrémonos exclusivamente en el modelo de gestión, en las modalidades de contrato y en lo que ha sido solicitado para que esos insumos técnicos, jurídico, financieros puedan dar los lineamientos al directorio a tomar una decisión transparente, a tomar una decisión legítima, legal que le permita a esta obra emblemática ponerle al servicio, lo más pronto posible, a los quiteños y a las quiteñas en vista de que es una obra que también nos ha dejado endeudados, una obra de más de 2.000 millones de dólares que tenemos que dejarla autosustentable para que podamos nosotros responder a la ciudadanía en esta coyuntura que nos ha tocado inaugurar el Metro; adelante por favor.

Permítame solamente un punto de información del señor concejal Luis Reina.

Concejal Luis Reina: Visto este preámbulo, desearía que también se me conteste de manera expresa, visto el informe de consultoría, vista la tendencia de decirte que en el Ecuador y en Quito no hay experiencia para manejar el Metro, me interesa que me digan y que me contesten, visto el preámbulo. Me están diciendo que no existe experiencia en Quito para reestructurar rutas y frecuencias, me están diciendo que no existe experiencia para integrar todas las troncales al sistema Metro Quito y que también va a ser propuesta para que se contrate los servicios o la alianza estratégica, dígnanos de manera precisa.

Gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Continúe señor Gerente.

Ing. Édison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Gracias señor Alcalde, señores concejales.

Estaba empezando por la parte operacional, quizás porque es la parte más sencilla, el requerimiento dice que informemos a detalle los sustentos técnicos, de mantenimiento y operación, quizás si la parte de rutas resulta ya conocido voy a tratar de ir más rápido, pero obviamente estoy tratando de entregar toda la información, porque justamente una de las observaciones que nos hizo el Ministerio de Finanzas y está por escrito en una carta, es que no se puede tomar una decisión sobre el proceso de contratación del operador del Metro de Quito solamente con la visión jurídica, está por escrito firmado por el señor Viceministro, puesto que la complejidad de ver los modelos técnicos, financieros, operacional y de mantenimiento es importante para poder llegar a una



definición de un modelo preciso, que permita avanzar con un proceso que sea bueno para la ciudad.

Sobre la pregunta del señor concejal, respecto a la experiencia de rutas, por favor Guillermo, es competencia de la Secretaría, le doy la palabra y luego retomo con mucha más celeridad el campo operativo para ir a la parte del mantenimiento, que es parte del pedido, y luego dar los sustentos financieros de cómo se ha estructurado el proceso, es por eso que nosotros hemos estructurado, ya que el pedido dice a detalle y es lo que estamos tratando de entregar.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Quisiera que por favor se permita intervenir al señor Secretario de Movilidad, al señor Gerente y luego los señores concejales podrán también hacer uso de la palabra, para que las diferentes inquietudes que tengan puedan ser absueltas y respondidas por los funcionarios, adelante.

Ldo. Guillermo Abad, Secretario de Movilidad: Gracias señor Alcalde.

Totalmente, si se tiene la capacidad, justamente eso es lo que estamos haciendo y por eso manifestaba que es un gran logro el que hayamos podido recuperar el mayor bien del Estado que son la ruta de las frecuencias para distribuir las y asignarlas a través de un contrato de operación enmarcado en lo que la norma dice; si tenemos toda esa capacidad, señor concejal.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Continuemos por favor señor Gerente y luego vamos a tener que responder las preguntas que necesiten hacer las señoras concejales o el señor concejal, adelante.

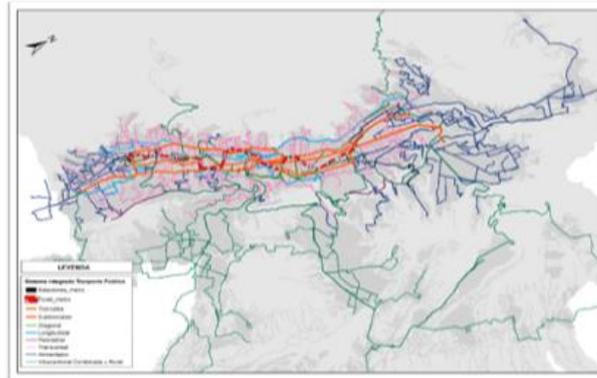
Ing. Édison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Muchas gracias.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PLAN OPERACIONAL

REESTRUCTURACIÓN RED TRANSPORTE



Esa es una lámina de la reestructuración, creo que Guillermo ya lo había indicado.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PLAN OPERACIONAL

PARAMETROS GENERALES DEL PLAN OPERACIONAL

DATOS GENERALES	
Kilómetros del Circuito	48 km
Días de servicio	205 Días
Días al año laborables	230 Días
Sábados año	52 Días
Días al año no laborables (domingos y festivos)	63 Días
Días eventuales de Servicio	4 Días
Distancia del Ciclo	48 km
Tiempo de Recorrido	70 minutos
Porcentaje de Kilómetros operados al vacío	5%

Horario de Servicio		
Jornada	Inicio del Servicio	Fin del Servicio
Día Laborable	05:30	23:30
Día Sábado	06:00	22:00
Día No laborable	06:00	21:30

Categorización Horario			
Día	Tipo de Hora	How Inicio	How Fin
Laborable	M	05:30	06:00
	WFM	06:00	06:00
	MNS	06:00	19:00
Sábado	MNS	19:00	23:30
	MNS	06:00	20:00
No laborable	MV	20:00	22:00
	MV	06:00	21:30
Días eventuales		22:00	01:00



Estos son los parámetros generales de operación y ésta es una de las razones por las cuales se va tomando uno de los diferentes modelos, para que un metro opere hay dos principios básicos desde el modelo de ingeniería en transporte, se necesita tráfico y gente; la mayor ventaja de tener un metro es la disminución del tiempo de viaje de los ciudadanos, si el horario, como nos estaban proponiendo que sea quizás hasta las 12 de la noche, puede ser el mismo tiempo de viaje en superficie que bajo tierra, con lo cual el incentivo de tener un sistema hasta altas horas de la noche podría ser deficitario, podría volverse demasiado caro para la ciudad, hay que encontrar un equilibrio de operación, que es lo que está definido en esa lámina.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PLAN OPERACIONAL

DEMANDA HD - INTERVALOS - FLOTA TRENES

Descripción	RESUMEN OFERTA Y DEMANDA							
	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	15	17	19	19	19	19
Trenes de Reserva	2	2	2	1	1	1	1	1
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

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
para siempre

Se ha generado un intervalo a detalle de cada una de las flotas de trenes con capacidad máxima de seis pasajeros por metro cuadrado, es lo que está diseñado, una de las cosas que más estamos cuidando es que no tengamos el exceso de aglomeración de gente como tenemos en cualquier otro sistema masivo, puesto que eso disminuye la calidad; siempre se habla mucho de la calidad pero, lamentablemente, no se logra colocar un indicador que sea real, que sea medibles y que con la venida del metro es posible, hay un total de trenes que se necesita operar e inclusive, si ustedes pueden ver en el cuadro, ya se ve al año 7 y desde el año 5 posiblemente, si se cumplen las proyecciones de demanda, eliminando pandemia, la necesidad de tener más equipo rodante y esto es importante medirlo porque hay que definir si es que eso la empresa lo hace de forma autosustentable o lo hace a través de endeudamiento como se ha generado normalmente con Empresa Trolebús.

Se genera todos los indicadores zonales, horarios, lo voy a pasar, no voy a entrar a detalle en honor al tiempo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PLAN OPERACIONAL

PRODUCCIÓN ANUAL DE KILÓMETROS DE SERVICIO

RESUMEN KILÓMETROS OPERADOS									
Descripción	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	TOTAL
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



Se describe la cantidad de kilómetros operados de cada uno de los años de acuerdo a la proyección que se tiene, esta base la hemos tomado de una de las primeras consultorías que encontramos en Metro de Quito, que es la consultoría de Deloitte que ya genera un plan operacional que nos ha servido como base para poder afinar en conjunto con los 10 operadores internacionales con los cuales hemos tenido reuniones a lo largo de todo este año, verificando que la información técnica que va generando Metro de Quito sea realmente sustentable hasta llegar a un modelo que ya fue entregado a la banca multilateral para su análisis.

Se genera todos los datos y obviamente el objetivo de esta lámina es recalcar que hay que bajar la cantidad de kilómetros en vacío, puesto que lo que es lo que normalmente genera pérdidas negras en un sistema de transporte; ese dato de ahí es muy importante medirlo, en la ciudad de Quito no tenemos información de ningún otro subsistema con respecto a cuantos kilómetros en vacío se recorre y eso, obviamente, es un costo operacional que la ciudad lo está asumiendo sin información.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PLAN OPERACIONAL

PROGRAMACIÓN HORARIA DE INTERVALOS

					AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
Día	Tipo de Hora	Hora Inicio	Hora Fin	# Horas	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





Los horarios y los intervalos encuentran graficados, dependiendo de los horarios hay una hora lateral normalmente, hay que tener en cuenta que el Metro de Quito va a operar 24 horas no físicamente con servicio a la gente, sino que arranca su operación a las 05h30, cierra su operación a las 11h30 y luego empiezan todos los procesos de mantenimiento del sistema Metro, son 13 subsistemas que habíamos visto al inicio que tiene que ser mantenidos durante la noche, con lo cual el servicio de Metro de Quito como trabajo como tal no se detiene durante las 24 horas del día, y eso hay que buscar cómo se lo general con eficiencia.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

DEMANDA - HORARIA

Horario de Servicio		
Jornada	Inicio del Servicio	Fin del Servicio
Día Laborable	05:30	23:30
Día Sábado	06:00	22:00
Día No laborable	06:00	21:30

Categorización Horario			
Día	Tipo de Hora	hora inicio	hora fin
Laborable	HN	05:30	06:00
	HPM	06:00	08:00
	HN3	08:00	19:00
	HV	19:00	23:30
Sábado	HN3	06:00	20:00
HV	20:00	22:00	
No laborable	HV	06:00	21:30
Días Diverbiales		22:00	23:00



#TeLlevamosDentro



Son las curvas de perfil horario, estas curvas de perfil horario han sido verificadas por varios metros del mundo para podernos ver, las 10 empresas que nos han acompañado nos han dado su retroalimentación.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

DEMANDA – CAPACIDAD HORA PUNTA SENTIDOR SUR NORTE

HORA PUNTA AMB SENTIDOR SUR NORTE						
S - N	Parada	Buque	Eje	Quota	CAPACIDAD DEL SISTEMA	CAPACIDAD DISPONIBLE
1	Culumburo	2888	0	2.888	13.381	10.493
2	Lizón Viente	1577	-29	4.433	13.381	8.948
3	Botende	547	-140	4.832	13.381	8.549
4	Catedral de la Torre	1027	-423	5.430	13.381	7.948
5	El Recreo	2071	-914	7.462	13.381	5.920
6	La Magdalena	1340	-947	3.704	13.381	9.187
7	San Francisco	852	-1854	7.173	13.381	6.208
8	La Alameda	425	-435	7.163	13.381	6.218
9	El Ejido	301	-1438	6.026	13.381	7.355
10	Universidad Central	235	-1591	4.800	13.381	8.582
11	La Pradera	53	-900	3.780	13.381	9.599
12	La Carolina	1087	-917	4.236	13.381	9.145
13	Requito	51	-1104	3.193	13.381	10.188
14	Jiljale	58	-176	3.075	13.381	10.307
15	El Labrador	0	-9078	0	13.381	13.381
TOTAL		10217	-10217	4942	10.281	8.640



#TeLlevamosDentro





En este cuadro tenemos el detalle de cada una de las estaciones con ascensos, descensos y gente que se queda en estación por alguna razón, con las simulaciones que se ha encontrado de información y con las nuevas que se han generado a través de las consultorías que se realizan para tener la programación de trenes, es mucho más eficiente hacer lubs de trenes entre estaciones que tener un inicio y fin de toda la ruta, que es lo que normalmente suelen operar; hemos logrado disminuir, con estas curvas que se gráfica ahí, la cantidad de kilómetros muertos o kilómetros en vacío, logrando que la operación de Quito sea mucho más eficiente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PLAN OPERACIONAL
NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA

Intervenciones en las estaciones

- 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. 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 Quitumbe



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

Sin embargo, a todo el trabajo operacional también es necesario hacer ciertas mejoras de infraestructura, se requiere que toda la parte de señalización en superficie esté lista, hay ciertas reformas que hay que hacer en algunas estaciones para poder acoderar alimentación como la Carolina, como el tema de la Eloy Alfaro, la adecuación del sistema de transporte en el Parque El Arbolito, la adecuación de la estación de El Recreo que es necesario y buscar cómo se redistribuye la cantidad de buses que existe en la estación Quitumbe, puesto que existe mucho desorden por estar tres corredores solamente con un andén disponible, que era el plan original.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PLAN OPERACIONAL
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.)



#TeLlevamosDentro



Se verifica también que es parte del trabajo, no se puede tener un excelente servicio bajo tierra y un servicio deficitario en superficie, hay varios arreglos que hacer en las paradas, en los accesos, en las salidas peatonales, el tema de las mejoras del túnel 24 de Mayo, el retorno de San Roque, la estación de El Ejido, de la Carolina, el arreglo del cruce del redondel del Cumandá, son absolutamente necesarios para poder generar la priorización de alimentación.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PLAN OPERACIONAL
SERVICIOS (ACUMULADOS) A IMPLEMENTARSE

TIPO DE SERVICIO	Corredor	Flota
Troncal	Central Trolebús	59
	Oriental	138
	Occidental	37
	Alonso de Angulo	28
	Central Norte	49
	TOTAL	307
Subtroncal	Amazonas	22
	Shyris	18
	Eloy Alfaro	27
	Mariscal Sucre Norte	32
	TOTAL	97
Servicios Diagonales		130
Servicios Longitudinales		104
Servicios Radiales		211
Servicios Perimetrales		78
Servicios transversales		609
Servicios de alimentación		870
Servicios Intrazonales combinados		20
Servicios de conexión expreso a los Valles	Valle de Los Chillos	148
	Valle de Tumbaco	285
	Flota Total	2863

#TeLlevamosDentro

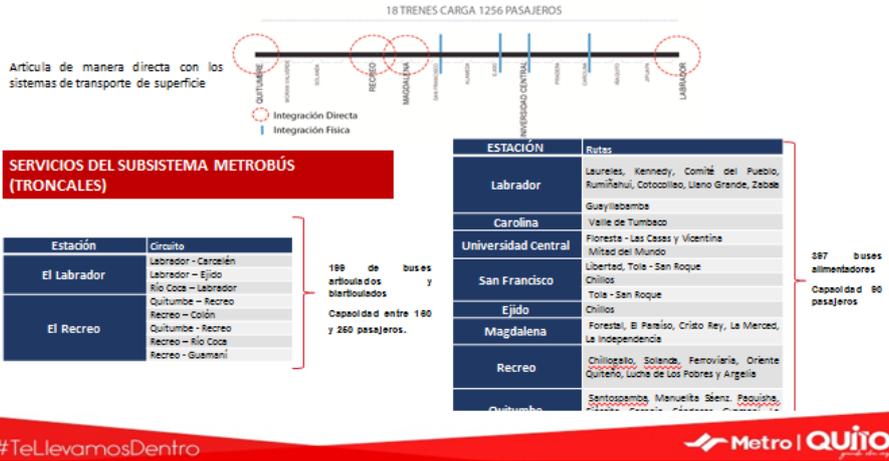


Señor Alcalde, voy a tratar de pasar rápido esto porque luego viene todo el modelo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL



El modelo de gestión en el área del plan operacional involucra lo que está perfectamente cuadrado en la pantalla, ¿por qué se toma en un modelo de circuitos y de integración?, porque es la única forma como el Metro de Quito puede operar de manera correcta.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

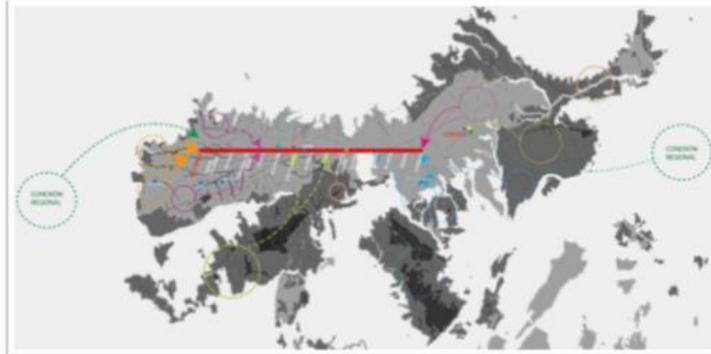


Está el modelo de gestión operacional.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL



#TeLlevamosDentro



Esas son las rutas definidas.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL

VALOR	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8
DEMANDA DÍA ORDINARIO	190.766	269.016	302.421	409.463	415.687	422.381	428.716	435.147
DEMANDA ANUAL	60.472.822	85.278.072	95.867.457	129.799.771	131.772.779	133.894.777	135.902.972	137.941.599

Se ajustó la demanda para los tres primeros años debido a la pandemia

Supuestos de demanda

Tasa anual de crecimiento

1,5 promedio anual

Días equivalentes de servicio

317 días equivalente

Demanda diaria total

25% de los usuarios en viajes integrados Metro y Metrobús-Q y viceversa.

#TeLlevamosDentro



Ahí está la demanda que se va a transportar.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL

PRE-OPERACIÓN

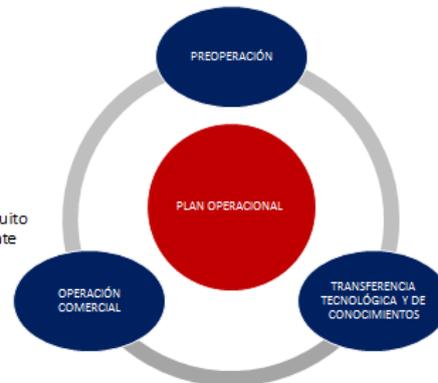
- Definición de la Estructura Orgánica Operativa
- Selección y Capacitación del Personal
- Pruebas de sistemas y material rodante
- Marcha Blanca

OPERACIÓN COMERCIAL

- Puesta en Servicio de la Primera Línea del Metro de Quito
- Mantenimiento de la Infraestructura y Material Rodante

TRANSFERENCIA TECNOLÓGICA Y DE CONOCIMIENTOS

- Transferencia Tecnológica
- Capacitación al personal de la EPMMQ



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

En esa lámina tenemos como parte del modelo de gestión, en la parte operacional, que se requiere generar la definición de una estructura orgánica operativa previa, que Metro de Quito no la tiene, que se está generando con el apoyo del Banco Mundial todo este proceso; se tiene que realizar una selección y capacitación de personal, se tiene que manejar prueba en sistemas y material rodante y se tiene que generar un proceso de marcha blanca.

Esta es una de las razones principales por las cuales nosotros hemos buscado un esquema que permita lograr que un operador internacional nos apoye, es la primera vez que existe un sistema Metro en la ciudad de Quito y en el Ecuador, con lo cual es necesario que se pueda tener un operador internacional que tenga experiencia y garantice, a través de un concurso público, que es lo que se ha diseñado, que se pueda operar de forma eficiente el sistema Metro de Quito a partir de la entrega de obra y finalización de pruebas.

Parte del modelo exige también que durante la fase de operación comercial se realiza el mantenimiento de la infraestructura y material rodante y se debe realizar una transferencia tecnológica y de conocimientos, el operador internacional que sea seleccionado por Metro de Quito necesita transferir el conocimiento para que a partir del año tres, el año cuatro las responsabilidades que asume cada una de las partes vayan cambiando a favor de que el Metro de Quito pueda operar ya de forma autónoma, y obviamente la capacitación al personal de Metro para que se pueda generar todo el trabajo.

Sin embargo, en los últimos meses aparece una necesidad adicional que es la necesidad de fondos para poder generar la parte de pre-operación y la parte de operación; el Metro de Quito no cuenta este momento con los recursos para poder realizar todo el proceso de pre-operador y las tarifas aprobadas también generan cierto ingreso pero que no



cubre la totalidad del costo operativo, como se había visto en las láminas cuando se aprobó.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL

- Selección y Formación del Personal
- Contratación de servicios de limpieza, seguridad, seguros, control de accesos
- Definición de los planes y procedimientos mínimos requeridos para la operación del servicio
 - Plan de mantenimiento y que corresponda al grado de uso y temporalidad del material rodante y sistemas.
 - Plan de recursos humanos.
 - Plan de servicio al cliente.
 - Plan de seguridad
 - Plan de contingencias
 - Revisión de indicadores de calidad (KPIs)
- Marcha Blanca
 - Familiarización del operador con el sistema.
 - Circulaciones en vacío (horas de vuelo).
 - Simulacro de servicio comercial.
 - Mantenimiento de infraestructura, sistemas y material rodante.
 - Pago, del consumo de los servicios de energía, agua, comunicación de estaciones.
 - Simulacros de accidentes.
- Prueba de todos los sistemas operando de manera conjunta en condiciones de servicio

#TeLlevamosDentro



En el modelo de gestión el plan operacional requiere todos los puntos que se acaba de poner en la lámina, va mucho más allá de mover los trenes, se requiere los planes de mantenimiento y ese es un tema bastante difícil de conseguir; en Ecuador no existe experiencia en mantenimiento de túneles con el proceso constructivo de dovelas que se tiene, no existe experiencia en mantener un sistema de señalización ferroviaria electrónico, una de las limitantes que puede generar problemas cuando se tiene el modelo de contratación de servicios, es poder justificar todos los componentes de estudio de mercado local que se requiere para contratar cada uno de los subsistemas; no existe en el mundo una empresa que pueda operar todos los 13 subsistemas y mantener todos los 13 subsistemas, cada uno tiene una especialización y no permite que se pueda cumplir con ciertas normativa local. Todos los procesos que están ahí están previstos, están manejados, se puede generar.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PLAN OPERACIONAL Y SEGUROS OPERACIONALES

- Responsabilidad Civil
- Seguro de Material Rodante
- Seguro Contra Vandalismo
- Seguros de la infraestructura



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

La operación, aparte de todo el proceso de infraestructura que se tiene, requiere también tener varios seguros operacionales de responsabilidad civil, el seguro de material rodante, el seguro contra vandalismos y obviamente el seguro de la infraestructura. Este tipo de cosas tienen que estar perfectamente definidos para poder operar, va mucho más allá de mover los trenes.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

NIVELES DE SERVICIO

CAMBIO DE ENFOQUE DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE PÚBLICO



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

Los niveles de servicio que se necesita determinar para transporte público varían mucho, normalmente la ley ecuatoriana está diseñada para generar un proceso de contratación de obra pública, por eso se define los volúmenes de construcción, se define estudios a detalle, se define las cuantías de porcentajes máximos de variación de cada uno de los contratos, pero es muy diferente cuando se requiere servicios, donde lo que se mide son factores que no contempla la ley, como por ejemplo, conectividad, disponibilidad,



comodidad, seguridad y atención oportuna a los usuarios; este tipo de indicadores no se puede generar a través de contratación normal y va generando todo el proceso.

Cuando nosotros llegamos a Metro y encontramos la primera consultoría contratada, en este caso, por el Banco Mundial, Steve Davis, ya indicaba el proceso de buscar una alianza estratégica, una empresa de economía mixta o concesionar como tal el Metro.

El siguiente estudio que se encuentra en el año 2018, de Deloitte, indica que con la base generada y con todo lo que representa generar transporte se tiene que generar un modelo hace una alianza estratégica como el modelo más viable por la falta de normativa en el Ecuador y se complementa con el estudio que se está llevando de Icons, que nos permite completar el modelo económico financiero para poder cerrar y entender cómo se puede configurar, ya que normalmente, esto suele ser mal visto por el tema de contratación de servicios, lo vamos a explicar más adelante en la parte financiera.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

NIVELES DE SERVICIO

- **SERVICIO 1 MANTENIMIENTO DE LA CALIDAD DE LOS ACTIVOS (MCA)**
- **SERVICIO 2 DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO (DS)**
- **SERVICIO 3 INFORMACIÓN AL USUARIO (IUS)**
- **SERVICIO 4 ASEO Y LIMPIEZA (AYL)**
- **SERVICIO 5 SEGURIDAD Y VIGILANCIA (SVV)**

#TeLlevamosDentro Metro | QUITO

Todos los niveles de servicio que se tiene que medir para poder operar y contratar un operador de Metro de Quito, no se basa en el movimiento de kilómetros, ese es uno de los errores graves que se cometió históricamente cuando se monta un sistema de transporte.

Se debe verificar el mantenimiento con calidad de los activos, creo que nosotros vivimos diariamente el problema que existe superficie con las paradas de los diferentes sistemas; la disponibilidad del servicio, ese es un factor que quizás hace años se lo veía en el aeropuerto cuando a fin de año no existía taxis, el 25 de diciembre, 01 de enero, uno llegaba de viaje en el antiguo aeropuerto y no había taxis porque no había un modelo de regulación.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



SERVICIO 1 MANTENIMIENTO DE LA CALIDAD DE LOS ACTIVOS (MCA):

Realización de todas las actividades necesarias para el mantenimiento de la calidad de la infraestructura y material rodante. Consiste en mantener en buen estado físico y funcional los edificios y recintos, sus instalaciones, y material rodante, de manera que se mantengan en óptimas condiciones de seguridad y operación. Considera la conservación preventiva y correctiva con el propósito de que los activos mantengan o recuperen el nivel de servicio para el que fueron proyectadas.

SERVICIO 2 DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO (DS):

Es la gestión de los trenes, el tiempo en que se encuentra disponible, el respeto de las frecuencias programadas, entre otros, a fin de optimizar los tiempos de espera y viaje para los usuarios del servicio. Este funcionamiento incluye la disponibilidad de soporte tecnológico de gestión, e información.

Sigla	Nombre del Servicio	Ponderación
MCA	MANTENIMIENTO DE LA CALIDAD DE LOS ACTIVOS	32%
MCA-VF	Mantenimiento de las Vías Férreas	25%
MCA-MR	Mantenimiento del Material Rodante	25%
MCA- EST	Mantenimiento Estaciones	15%
MCA- SEÑ	Mantenimiento Elementos de Señalización	12%
MCA- ILUM	Mantenimiento Infraestructura	23%

Sigla	Nombre del Servicio	Ponderación
DS	DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO	38%
DS-TSE	Tiempo de Servicio Efectivo	25%
DS-F	Funcionamiento	25%
DS-AS	Afectación del Servicio	15%
DS-SC	Sistema de control y comunicaciones	20%
DS-SOP	Disponibilidad de los sistemas de operación	15%

#TeLlevamosDentro



La información al usuario es un elemento que tampoco se mide; el tema de limpieza y aseo tiene que dejar de ser subjetivo y pasar a ser medido por la cantidad de metros cuadrados que van a ser contratados de limpieza; y la seguridad vigilancia que tiene ser realizado de forma electrónica, que tampoco está contemplado normalmente dentro de los modelos.

Cada uno de estos ejes de servicio que se tiene que contratar para operar el Metro se encuentran definidos en los cuadros, el mantenimiento de los activos pesa el 32% del costo total del servicio y se divide en cada uno de los elementos que están ahí:

- Mantenimiento de vía férrea;
- Mantenimiento de material rodante;
- Mantenimiento de estaciones;
- Mantenimiento de señalización; y,
- Mantenimiento de infraestructura.

¿Qué significa esto?, que si hacemos una contratación por cada uno de los elementos que tenemos debemos buscar un contrato para mantener vías, un contrato para material rodante, un contrato para estaciones, otro contrato para infraestructura de túnel.

Luego viene el tema de niveles de servicio, eso es más un tema operacional, eso pesa el 38% de los diferentes subsistemas, se encuentra distribuido en los indicadores que está en la tabla.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



SERVICIO 3 INFORMACIÓN AL USUARIO (IUS):

Consiste en entregar información clara oportuna y veraz a todos los usuarios de la PLMQ tanto por paneles de mensajería variable como por sistema de audio y radiofonía al interior de los trenes y estaciones. Contempla además la atención a consultas reclamos y sugerencias tanto por canales presenciales (puestos de atención e información en estaciones) como vía telefónica y página Web.

SERVICIO 4 ASEO Y LIMPIEZA (AYL):

Consiste en el aseo permanente de la PLMQ tanto en su exterior como interior. El Privado deberá mantener todas las instalaciones y vialidad permanentemente aseadas. Dentro de las labores de aseo se considera también la limpieza de los baños públicos (incluida la recolección y disposición de los residuos) y la reposición de insumos. También se considera que no existan olores desagradables, que las paredes y demás estructuras se encuentren limpias, libres de manchas y rayados. Incluye el manejo y control de vectores y plagas.

Sigla	Nombre del Servicio	Ponderación
IUS	INFORMACIÓN AL USUARIO	5%
IUS-DA	Sistema de atención	2,0%
IUS-IR	Índice de reclamos	15%
IUS-SA	Disponibilidad y funcionamiento sistema de audio y radiotelefonía.	35%
IUS-PMV	Disponibilidad y funcionamiento paneles de mensajería variable	30%

Sigla	Nombre del Servicio	Ponderación
AYL	ASEO, LIMPIEZA Y MANEJO DE VECTORES INFECCIOSOS	13%
AYL-AP	Cumplimiento de Actividades de Aseo Programadas realizadas a conformidad	30%
AYL-ANP	Cumplimiento de Actividades de Aseo No Programadas realizadas a conformidad	25%
AYL - SAD	Disposición señales de advertencia	15%
AYL - MV	Manejo de Vectores infecciosos y control de Plagas	30%



Los indicadores de información al usuario, de igual forma, se genera toda una eficiencia de lo que significa operación, los niveles de servicio de aseo y limpieza también se encuentran detallados, eso pesa el 13% de todo el costo del sistema.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

SERVICIO 5 SEGURIDAD Y VIGILANCIA: Corresponde al servicio de vigilancia preventiva y disuasiva, a través de la presencia física de personal y equipamiento especializado. Las condiciones de prestación del servicio se traducen en el evitar accidentes, incidentes.

Sigla	Nombre del Servicio	Ponderación
SYV	SERVICIO DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA	12%
SYV-FS	Disponibilidad del personal de seguridad y vigilancia en sus puestos	30,0%
SYV-STC	Disponibilidad del Sistemas de Televigilancia y comunicación	30,0%
SYV-SNP	Respuesta a solicitudes no programadas	20,0%
SYV-AEC	Atención de emergencias y contingencias	20,0%



Los servicios de seguridad y vigilancia pesan el 12%, porque se ha logrado migrar un poco a un tema de tener televigilancia y telecomunicaciones más que seguridad física, que realmente no permite garantizar un transporte de calidad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



NIVELES DE SERVICIO

Si todos los cinco servicios identificados, son traspasados al operador, es conveniente determinar un único Nivel de Servicio Global NSG, entendido como la suma de cada uno de los Niveles de Servicios Parciales (es decir la nota obtenida para cada uno de los 5 servicios indicados anteriormente). Pudiendo efectuar deducciones de pago asociadas a la nota obtenida por el NSG.

Sigla	Nombre del Servicio	Ponderación
MCA	MANTENIMIENTO DE LA CALIDAD DE LOS ACTIVOS	32%
DS	DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO	38%
IUS	INFORMACIÓN A USUARIOS	5%
AYL	ASEO, LIMPIEZA Y MANEJO DE VECTORES	13%
SYV	SERVICIO DE SEGURIDAD Y VIGILANCIA	12%
NSG	NIVEL DE SERVICIO GLOBAL	100%



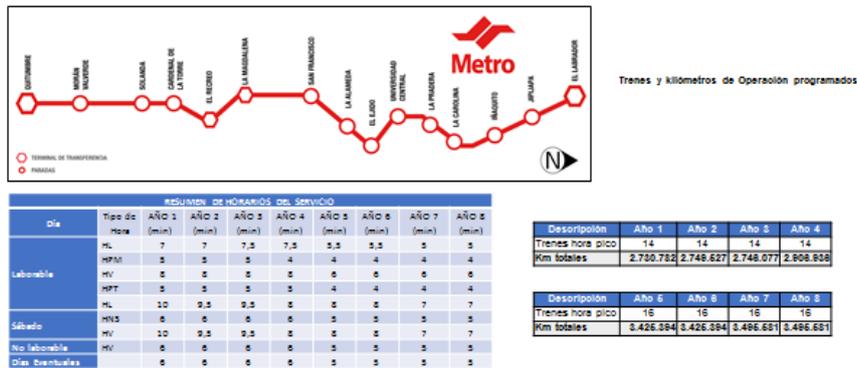
$$\text{Nivel de Servicio Global} = [MCA * 0,32] + [DS * 0,38] + [IUS * 0,05] + [AYL * 0,13] + [SYV * 0,12]$$



Con respecto al servicio, los niveles de servicio se genera a través de los indicadores, hay niveles parciales y globales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MODELO DE GESTIÓN / PLAN OPERACIONAL



En una primera fase no se tiene previsto hacer circuitos cortos, pero cuando se tenga mayor información del comportamiento de la demanda se podrá diseñar servicios que cubran recorridos parciales.



Todos estos indicadores de los diferentes cinco elementos que, vuelvo a repetir, va mucho más allá de mover trenes, hay quizás una confusión muy grande porque la ley nacional indica que el transporte está definido por mover personas, bienes o cosas de un lugar a otro, entonces quizá se puede interpretar ahí el tema de mover los trenes es todo lo que representaría dar un servicio de transporte, con todo lo que acabamos de indicar desde el lado de vista operacional, estamos demostrando que esa definición que lamentablemente tenemos como ley nacional, está muy alejada de lo que representa un sistema Metro y por eso encontrar un camino que nos permita llevar un servicio eficiente a través de un concurso con operadores internacionales para poder tener el proceso completo.



Procede con la explicación de la siguiente lámina:

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



Todo esto de aquí se traduce en KPI, en establecimientos de calidad, controles de nivel de servicio, establece sanciones por incumplimientos, mejoras de servicio e incentivos para que se pueda generar los procesos, si es que el caso es necesario.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

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



Todos estos indicadores están manejados en la disponibilidad de la flota, la disponibilidad de la infraestructura, la disponibilidad de la operación, la demanda, la eficiencia, la incidencia y demás factores que se encuentran en pantalla.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



INDICADORES DE CALIDAD

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	Tiempo de detención (min)/ tiempo total del servicio x 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 98%
Disponibilidad Operación	Regularidad del Servicio	% de Regularidad del servicio	Regularidad mayor al 98%
	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
	Estado de Ocupación	Número de pasajeros por metro cuadrado	6 pasajeros por metro cuadrado
Demanda	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



Aquí entra uno de los puntos más importantes, la demanda, siempre se habla de que el riesgo de la demanda si es que un operador privado nos ayuda en Metro de Quito, debería ser riesgo del operador que viene.

Hemos recibido expresiones de parte de dos operadores internacionales que nos han dicho “con gusto nos hacemos cargo de la demanda, siempre y cuando nosotros operemos las troncales”, porque la gente que está en transporte tiene absolutamente claro que la demanda del Metro depende de lo que se haga en superficie; entonces, los operadores internacionales al plantearles lo que estaba sobre la mesa y el pedido de que la demanda se pase el riesgo al operador su respuesta ha sido esa, que con gusto la pueden asumir pero que ellos operan las troncales de superficie para poder garantizar eficiencia y tener una demanda que realmente les permita recuperar.

Por eso la importancia de integrar las redes y controlarla con un modelo eficiente, nosotros creemos que ese no es el camino, no se puede delegar toda la ciudad, eso no creo que sea el camino, no se puede delegar, concesionar, permisionar, el nombre que se le quiera dar, pero tenemos que encontrar un camino que nos permita tener transporte de calidad con riesgos que asuma el operador internacional y con riesgos que asuma la Empresa Pública Metro de Quito.

Todos los indicadores de la tabla, son 100 indicadores que tenemos diseñados, ahí tenemos que llegar a una coordinación, nosotros tenemos 100 indicadores a detalle, no los voy a leer, están en 2 o 3 láminas.

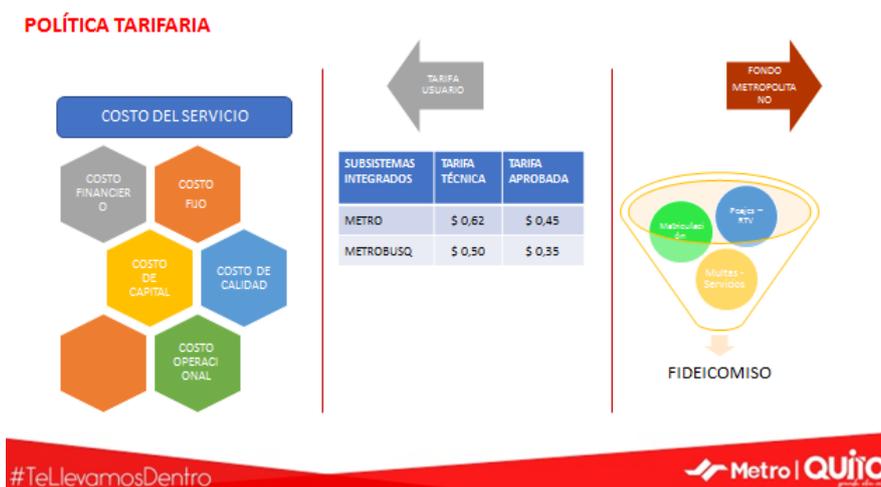
Procede con la explicación de la siguiente lámina:



ESTRUCTURA FINANCIERA

Todo este plan operacional de cinco ejes nos permite llegar a una estructura financiera, y en la estructura financiera lo que nosotros hemos determinado es que es más conveniente para la ciudad, operarlo directamente como Metro de Quito, como empresa propia, como servicios, como lo que sea o tener un grupo internacional que nos respalde; ese concepto normalmente se conoce como valor por dinero, para ver que es más eficiente y hacerlo públicamente o hacerlo privadamente; los estudios de eso fueron generados, han sido presentados a la banca y han sido aceptados como válidos, para que la banca multilateral nos facilite un consultor que sea certificado por ellos existe un proceso de certificación que el caso del grupo que nos acompaña en este proceso financiero.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



#TeLlevamosDentro

Metro | QUIJO
grande ideas

La importancia de definir el modelo financiero no pasa por el costo kilómetro pasa por definir el costo de todos los elementos que mencionamos anteriormente en el plan operacional, por eso la importancia de ver los cinco ejes más allá del diseño de rutas, eso se trasmite en una tarifa y en esto tenemos que ser absolutamente claros y transparentes con la ciudadanía y con todos ustedes, la tarifa técnica de Metro integrada sino necesitaríamos subsidio debería estar en \$0.62, si el Metro operaría sólo la tarifa sería de



un 1,08 dólares y eso es imposible, si ya como tal \$0.62 suena alto, es por eso que se aprobó una tarifa de 45 más un fondo o un subsidio que hay que estructurar y que todavía no está listo.

La tarifa técnica de Trolebús está en el orden de \$0.50 integrado; sin embargo fue aprobado 35 y requiere también de un subsidio o de una estructura que se tiene que generar, por eso es que en la ordenanza se plantea el tema del fondo metropolitano con las tasas o con el subsidio para poder garantizar, a través de un fideicomiso, la sostenibilidad de la calidad de los sistemas de transporte, caso contrario no se puede lograr.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

POLÍTICA TARIFARIA

Pago a operadores por niveles de calidad (maximizar eficiencia).

Administración de fondos a través de un fideicomiso.

Subsidios serán canalizados a usuarios y no al operador (integración tarifaria, media tarifa, etc.).

Nuevos contratos de operación (superficie) para incorporar obligaciones y nuevas formas de pago al operador.

Equilibrar condiciones de cumplimiento de servicio a operadores públicos y privados (superficie).

Tecnología para supervisión y fiscalización.



#TeLlevamosDentro

Metro | **Quito**
quito.ec

Ahí están los principios que serían usados para esto.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

COSTOS DEL SERVICIO

Descripción	Costo
Personal Operador	\$ 8,480,510.59
Software y licenciamiento	\$ 416,067.00
Energía de tracción	\$ 4,863,214.11
Energía auxiliar	\$ 2,528,750.00
Mtto Material Rodante	\$ 2,526,523.89
Mtto Infraestructura y Sistemas	\$ 3,124,577.17
Limpieza	\$ 1,711,344.00
Recaudo	\$ 1,680,100.00
Seguros Responsabilidad civil y Vandalismo	\$ 426,394.72
Seguros de Bienes	\$ 3,792,732.00
Seguridad Civil	\$ 2,919,240.00
Fiscalización y Gerencia Operacional	\$ 7,278,009.00
Gastos Generales	\$ 2,419,407.93
Adiestramiento y Capacitación	\$ 100,000.00
Plan de Manejo Ambiental	\$ 878,730
IVA	\$ 5,106,971.30
Total Anual	\$ 48,252,571.69

KILOMETROS ESTIMADOS DE OPERACIÓN AÑO 1	
Kms. días laborables semana	2'005.791,67 Km
Kms. días sábados	365.976 Km
Kms. días no laborables	302.358 Km
Kms. días eventuales	3.312 Km
Kms. Comerciales total año	2'677.437,67 Km
Kms. Vacío año	133.871,88 Km
Km totales	2'811.309,55 Km

COSTO POR KILÓMETRO DE OPERACIÓN SISTEMA METRO USD 17,16. Km

#TeLlevamosDentro

Metro | **Quito**
quito.ec



El costo operacional del servicio Metro son 48 millones de dólares al año incluido IVA, en el caso de que se decida tener la contratación de servicios se tiene dos caminos, generar esos fondos con certificación y la pregunta es si vamos a tener una certificación solamente por un año o vamos a tener certificaciones plurianuales para garantizar que un internacional venga por varios tiempos; normalmente cuando uno genera una certificación por un año, cualquier empresa lo que hace es cubrir sus costos de operación del año y el costo de cierre de sus actividades, más si es internacional, genero liquidaciones, genero cierre de empresa como parte de las provisiones, ojalá se pueda lograr este camino y tener certificaciones plurianuales que nos permita tener por lo menos 4 años, que creo que es lo que más o menos determina la ley, y poder tener esa certificación que sería como de 160 millones de dólares para garantizar que durante 4 años tengamos un operador internacional y el mantenimiento perfectamente definido de cada uno de los elementos que se requiere.

ESQUEMA ESTRUCTURA TARIFARIA

SUBSISTEMA	EQUILIBRIO	ESCENARIO 1	ESCENARIO 2
	TARIFA	TARIFA	TARIFA
METROBUS Q INTEGRADO AL METRO	\$0.35	\$0.35	\$0.35
METRO	\$0.56	\$0.50	\$0.40
INTEGRACION METRO - METROBUS Q	\$0.35	\$0.20	\$0.20
INTEGRACION METROBUSQ - METRO	\$0.56	\$0.35	\$0.25
TARIFA INTEGRADA TOTAL	\$0.91	\$0.70	\$0.60
INGRESOS (PROMEDIO 5 AÑOS)			
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)			
COSTOS	\$165,564,909.89	\$165,564,909.89	\$165,564.910
INGRESOS	\$165,564,909.89	\$139,080,924.20	\$129,799.539
COMPENSACIÓN ANUAL	\$0.00	\$26,483,985.70	\$35,765.371

VALOR TARIFA CONVENCIONAL USD 0,35

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

Por eso salió el esquema tarifario, luego de generar esto ya fue aprobado.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ANÁLISIS DE VALOR POR DINERO



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO



Aquí entra el tema de saber que es más deficiente, les voy a pedir por favor, en la parte económica financiera nos va a ayuda del experto que nos acompaña, que trabaja con Metro de Quito a través de la consultoría que nos facilite el BID, por favor para que el ingeniero Mario Villagómez nos permita avanzar, y de igual forma de manera pronta definir porque, obviamente, entender que el modelo de contratación del Metro va más allá de una definición de un modelo jurídico, se requiere, y vuelvo a reiterar, tenemos la carta del Viceministro de Finanzas solicitándonos que la decisión no se la tome sólo desde el punto de vista jurídico sino también de todas las aristas, ellos son los más interesados en funcionar, son los que han puesto plata para construir y, obviamente, están interesados en que esto funcione de manera adecuada.

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

Ing. Mario Villagómez, Consultor de la Empresa IKONS: Muy buenos días señor Alcalde, muy buenos días concejales, concejales.

Para poner en contexto primero es importante decir cuál es el rol de Icons, qué es lo que hace y porque está aquí, la empresa básicamente, en sus TDR del contrato, lo que se nos pidió es que hagamos un análisis que se llama “de conveniencia”; el análisis de conveniencia básicamente lo que busca es determinar si es preferible que en una obra pública o servicio se ejecute bien sea a través de un sistema tradicional de contratación, con fondos públicos o que pueda intervenir un agente externo, que pone capital, que toma riesgos; todo esto se hace a través de un indicador que se llama “el comparador público privado”, que permite a la entidad pública analizar qué alternativa es más eficiente; y cuando digo eficiente, básicamente significa ahorrar recursos para el Estado, que redunde en beneficio social, por lo tanto, en las buenas prácticas internacionales en lo que es inversión pública, lo que se analiza es que resulta más eficiente para el Estado, hacerlo por obra pública o con fondos públicos, o con la intervención de un agente externo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



ANÁLISIS DE VALOR POR DINERO



#TeLlevamosDentro

Metro | QUIJO

Estos estudios, que es buena práctica internacional, se concretan en determinar si hay valor por dinero, es decir, si es más barato, más eficiente para el Estado hacerlo; ahí está la justificación económica y financiera de uno u otro camino, esto lo que en general, para ser sucinto y rápido, significa el valor por dinero; pero los multilaterales y la comunidad internacional lo que dice es: analice dos espectros, tanto las variables cualitativas como las cuantitativas.

Las variables cualitativas tienen que ver con el impacto social, político, tiempos, eso se hace a través de lo que se llama "un índice de elegibilidad", por ejemplo, el Banco Mundial sugiere que de este análisis integral el 70% o 60% se le da peso a las variables cualitativas no cuantitativas; en el caso del Metro y en el caso del estudio que se hizo, se realizó un análisis integral tanto en los análisis de las variables cualitativas y cuantitativas, los dos dieron un resultado positivo, ¿en qué sentido?, que es preferible para la sociedad, para el Metro de Quito, para el Municipio, que intervenga un agente externo, que tome riesgos, que ponga financiamiento, que opere, tanto es así, que en una corrida determinada que depende de la frontera de las responsabilidades entre los dos agentes, se buscó maximizar ese valor por dinero; el primer resultado dio un valor de 25 millones de dólares a valor presente, es decir, trayendo esos flujos de ahorro de ocho años a hoy, ¿qué significa eso?, que si ejecutamos el proyecto con apoyo externo, el Municipio de Quito, la ciudadanía de Quito, tiene un ahorro de 25 millones de dólares hoy, caso contrario se perdería a esa eficiencia, eso lo que nos dice el análisis de valor por dinero, con ustedes ven en la lámina, esos lo que se dice.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



ENFOQUE DE ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO INTEGRAL Y SECUENCIAL



Entonces esta es la secuencia de los estudios que se hacen.

El primero, la evaluación socioeconómica, eso debería haberse hecho y estoy seguro que se hizo cuando se realizó la obra civil del proyecto; esto significa el impacto social, si eso es positivo se sigue a lo que acabo de decir, el análisis del índice de elegibilidad, variables cualitativas, se pasa a ese estadio, si es positivo a lo que se comparador público privado.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

SECUENCIALIDAD

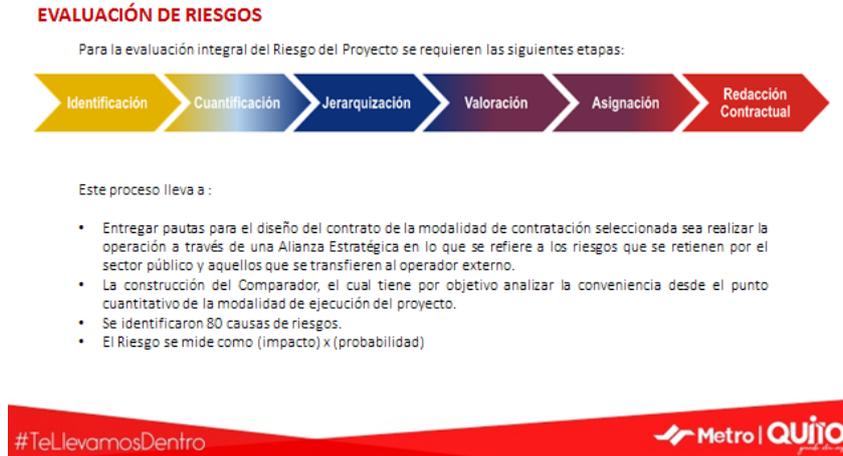


Como ustedes pueden ver, hay un árbol de decisiones, la primera pregunta sería, si es que cuando se hizo el análisis del índice de elegibilidad salía negativo, el resultado era no se haga con un operador externo y no gastamos tiempo, ni recursos, ni dinero, porque simplemente las variables cualitativas lo negaban, decían que no era posible; como resultado fue positivo, se pasa a la siguiente etapa, que es hacer el análisis cuantitativo.



Del análisis cuantitativo, a través del comparador público privado se dio el resultado que, efectivamente, era viable, eso es lo que nos dice esta gráfica.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Esta parte es extensa, el tema de riesgos, para poder llegar al comparador público privado se necesitan tres insumos:

Primer, tener claro los riesgos, pero riesgo significa identificarlos, cuantificarlos, jerarquizarlos, valorarlos, y lo más complejo, asignarlos; todo este se hizo, hay una matriz de 80 riesgos en los cuales se determinan su valor, el impacto, la probabilidad de ocurrencia, cuánto vale eso y como está asignado, eso debe traducirse en un contrato, con cláusulas contractuales, donde se pasan riesgos al sector privado o al actor externo, y cuales se quedan en el sector público. Esto es un tema de negociación, no es que se impone, pero eso tiene un costo, hay que estar claros, riesgo trasladado riesgo cobrado, por lo tanto, es un estudio y está presente.

El segundo insumo para el comparador público privado es el modelo económico financiero, ¿qué hace el modelo económico financiero?, dos temas, ve el proyecto tanto desde la perspectiva del privado, es decir, del operador externo, y también del proyecto en total, lo que costaría, cuál sería la tarifa de equilibrio, ya lo dijo Edison, ¿cuáles serían los costos de operación?, etc.; no creo que tenemos tiempo para fijarlos en todo el esquema de riesgos, quiero adelantar rápidamente esto.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



EVALUACIÓN DE RIESGOS

	Causa del Riesgo	Prob.	Impacto	Sector Público	Aliado Estratégico	Compartido
Riesgos Preoperacionales y precontractuales	Riesgo de demora en la suscripción del contrato de alianza estratégica, por causas atribuibles a la PFMQ.	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de demora en la suscripción del contrato de alianza estratégica, atribuibles al proponente adjudicado.	Bajo	Moderado	●		
	Riesgo de demora en la entrega de los bienes adscritos a la preparación/operación del contrato de alianza estratégica.	Moderado	Severo	●		
	Riesgo de planificación y otorgamiento de autorizaciones para la operación de Metro de Quito.	Alto	Desarrolable	●		
	Riesgo de no contar con personal técnico y operativo para iniciar las pruebas de Marcha Blanca.	Alto	Mínimo	●		
Riesgos de Operación y Farebox (transversales)	Riesgo de no contar con algún Sistema Crítico Inhabilitante (Sistema de Automatismos de Conducción, Sistema de Señalización, Sistema de Comunicaciones.)	Alto	Mínimo	●		
	Riesgo de no contar con subcontratos mínimos requeridos para la operación	Moderado	Severo	●		
	Riesgo de Demanda	Muy Alto	Severo	●		
	Riesgo por disuasión de uso de metro por pandemia COVID19	Muy Alto	Moderado	●		
	Riesgo pago remuneración	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de que sistema de recaudo para PUMQ no esté listo para la operación	Bajo	Moderado	●		
	Riesgo de problemas de relaciones industriales	Muy Bajo	Crítico	●		
	Riesgo de perturbación de servicios	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de accidentes del personal	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de daños / lesiones a terceros	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo que Operador no cumple con especificaciones del servicio para su puesta en operación	Alto	Crítico	●		
	Riesgo de discontinuidad del servicio	Bajo	Moderado	●		
	Riesgo de compatibilidad	Bajo	Moderado	●		
	Riesgo de sobrecostos de operación	Muy Alto	Severo	●		
	Riesgo de nivel de servicio inadecuado	Moderado	Moderado	●		

Adelante de ustedes están viendo toda la matriz de riesgos, cada vez que vamos a dar un clic a esto lo que va a pasar es como hemos asignado los riesgos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

EVALUACIÓN DE RIESGOS

	Causa del Riesgo	Prob.	Impacto	Sector Público	Aliado Estratégico	Compartido
Riesgos de Operación y Farebox (transversales)	Riesgo de abandono de responsabilidades en la operación	Bajo	Severo	●		
	Riesgo de factores productivos inadecuado	Moderado	Mínimo	●		
	Riesgo de mala programación de oferta y/o falta de personal de conducción	Moderado	Mínimo	●		
	Riesgo de una inadecuada ejecución de la oferta de transporte	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo Ocurrencia de incidentes operacionales graves con pasajeros	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de incidentes operacionales graves sin pasajeros	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de mal manejo de situaciones de emergencia en estaciones	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo por sobre costos en seguros por material rodante	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de no contar con un contrato de energía de largo plazo como cliente libre	Moderado	Moderado	●		
	Riesgo de subestimación predictiva del deterioro de la infraestructura, equipo rodante y otros activos necesarios para la operación PUMQ	Moderado	Severo	●		
	Riesgo de gestión operacional en zonas críticas	Bajo	Mínimo	●		
	Riesgo de subestimación general del mantenimiento preventivo del equipo rodante	Muy Alto	Crítico	●		
	Riesgo de subestimación general del mantenimiento correctivo del equipo rodante	Muy Alto	Crítico	●		
	Riesgo de un mal mantenimiento de trenes y automatismos	Muy Bajo	Crítico	●		
	Riesgo de un mal mantenimiento de Sistemas Críticos	Muy Bajo	Crítico	●		
	Riesgo de un mal mantenimiento de la infraestructura y/o equipamiento/sistemas de estaciones	Muy Bajo	Crítico	●		
	Riesgo de un mal mantenimiento de la infraestructura de talleres	Muy Bajo	Crítico	●		

Estos riesgos identificados del proyecto y como nosotros consideramos debe ser la asignación.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Un punto de información señor concejal, adelante por favor, para que luego puedan intervenir los señores concejales.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Buenos días.



En todo esto que usted está explicando, que es muy claro, esto tuvo que haberse hecho cuando se hizo el proyecto, no es verdad, es decir, todo lo que se llega para hacer un proyecto y eso incluye después la matriz de riesgos que estamos viendo acá, tuvo que haberse hecho en su momento, por eso se determina legalmente, primero, la posibilidad de un modelo de gestión que hace que se creen empresas públicas para que puedan manejar esto, entonces eso va determinando con claridad que, en su momento, cuando se pensó que se iba a hacer eso, se crearon también empresas públicas que manejaban eso; así se creó la Empresa Pública de Pasajeros que manejaba todo el sistema de movilidad de transporte de Quito, así se creó después, cuando se creó el subsistema para que se haga el Metro de Quito, se creó una empresa que sea la que opere ese Metro de Quito, no la que esté sobre las otras; entonces aquí tenemos que ver con claridad todo lo que usted está explicando, sí, eso se tuvo que hacer, la inversión pública es eso, para cambiar una realidad social y sus evaluaciones son diferentes porque son evaluaciones económicas que van determinando no solamente infraestructura que se construyó sino la operación también que determine ese beneficio hacia la sociedad.

Entonces en ese concepto que usted está dando, yo quisiera averiguarle como punto de información, usted se está refiriendo al proyecto que se hizo para el Metro y todo su funcionamiento o se está haciendo en este momento un análisis de otro proyecto, quisiera saber eso, por favor si es tan amable que me explique, si estos riesgos son actualizados a los que había antes o estamos hablando de una nueva evaluación, que no sé si solamente se haya hecho la evaluación financiera o si estamos hablando también que se hizo una evaluación económica social para determinar ese impacto en lo que va a ser la ciudad de Quito, eso sería por favor.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Punto de información al señor concejal Eduardo Del Pozo.

Concejal Abg. Eduardo Del Pozo: Gracias Alcalde.

Solamente consultar si es que ya iniciaron las inquietudes, las intervenciones de cada uno de los compañeros concejales o como usted planteó en un inicio, van a terminar de exponer los funcionarios y después vamos a tener el uso la palabra los concejales.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Les ruego a los señores concejales que escuchemos primero las intervenciones para que luego puedan absolver las inquietudes que cada uno de ustedes los tendrá; siga ingeniero.

Ing. Mario Villagómez, Consultor de la Empresa IKONS: Muchas gracias.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Finalmente lo que se hace con todos los riesgos es determinar un mapa de calor; el mapa de calor básicamente tiene dos dimensiones, uno es el impacto y el otro la probabilidad de ocurrencia; si le damos un clic ahí se va a distribuir los riesgos y el objetivo básico del mapa de calor es identificar los riesgos que mayor impacto tienen y mayor probabilidad de ocurrencia.

Esto es el Pareto de los riesgos, es decir, aquellos que realmente tenemos que prestarles atención y cuantificados, porque estos son los que pueden generar impactos negativos en la operación futura del Metro si se gatillan y dependiendo a quien están asignados, por ejemplo, si hay un riesgo operativo asignado al sector del operador externo y se gatilla no tiene porque el Municipio compensar, es decir, el famoso “reequilibrio económico”, porque es riesgo transferido, caso contrario, si es un riesgo retenido el Municipio va a tener que compensar para equilibrar el contrato nuevamente.

Por lo tanto, dado este insumo más el modelo financiero, que es muy extenso, que vamos a topar rápidamente ciertos temas, estos son los 2 insumos necesarios para hacer el comparador público privado, por lo tanto, el comparador público privado lo que toma es estos insumos y determina que esquema de operación, en este caso el Metro, es más conveniente para la ciudadanía y el Municipio de Quito, eso es básicamente lo que hace, ahí el fundamento de por qué se hacen los estudios de conveniencia y esta es una buena práctica internacional requerida por los multilaterales.

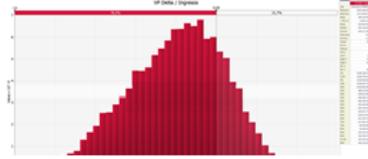
Procede con la explicación de la siguiente lámina:



EVALUACIÓN DE RIESGOS

Dentro de los riesgos más relevantes, se estimó el valor monetario del riesgo de manera consistente con el modelo financiero construido, utilizando el análisis de Montecarlo de caminos aleatorios y perturbaciones estocásticas, considerando principalmente:

- **Riesgo de Demanda (Ingresos):** El riesgo de que los ingresos del proyecto (a valor presente) sean menores a los estimados, en base a la demanda anual del proyecto.
- **Riesgo de Operación:** El riesgo de que los costos operacionales del proyecto (a valor presente) sean mayores a los estimados, en base al plan de operación provisto por la contraparte.
- **Riesgo de Mantenimiento:** El riesgo de que los costos de mantenimiento del proyecto (a valor presente) sean mayores a los estimados, en base al plan de mantenimiento provisto por la contraparte.



Riesgo de Demanda (Ingresos)

P%	Percentil 95%
75.7%	\$ 126.066.912
Riesgo:	\$ 92.911.314

Riesgo de Operación: ICMO

P%	Percentil 95%
50,0%	\$ 2.117.623
Riesgo:	\$ 1.058.812

Riesgo de Operación: Energía

P%	Percentil 95%
50,0%	\$ 915.141
Riesgo:	\$ 457.571

Riesgo de Mantenimiento

P%	Percentil 95%
87,0%	\$ 41.879.000
Riesgo:	\$ 36.434.730

#TeLlevamosDentro



De los Paretos de riesgos salieron 3 riesgos grandes o importantes que hay que prestarles mucha atención, uno es el riesgo de demanda, y aquí hay un tema que ya lo mencionó Edison, hay 10 operadores interesados, de los 10 operadores hay 2 operadores que han dicho “estaríamos dispuestos a participar o tomar parte del riesgo de la demanda, siempre y cuando se nos permita manejar lo que es las rutas y asignación de rutas en superficie”; pero eso es una potestad municipal del Estado, la pregunta es si estamos dispuestos a delegar o entregar eso; si la respuesta es “no” el actor externo no tendría capacidad de mitigar los riesgos, por lo tanto, no se debería entregar ese riesgo, el fundamento atrás de la asignación de riesgos es entregarle a la parte que está en mejor capacidad de gestionarlo, mitigarlo, pero sobre todo, al menor costo posible, sino sería inoficioso o absurdo, por eso los 8 operadores nos han dicho que no están interesados en tomar el riesgo de demanda.

Pero también hay un tema importante que se habló justamente ayer con los 10 operadores, y esto es un tema de felicitarle a la ciudad y a ustedes, se quitó una gran incógnita de este proyecto que era la tarifa; uno de los temas que nos comentaban los operadores era cuál es la tarifa y no teníamos respuesta, hoy en día ya la tenemos, es decir, hay un riesgo menos y eso es importante, creo que eso es lo que hace la ordenanza.

El riesgo de demanda, por lo tanto, es importante y hay que ser claros y transparentes con todos que es un riesgo que retiene el Municipio de Quito y la demanda del Metro va a depender de la integración sobre todo.

El siguiente es el riesgo de operación, este es un riesgo totalmente transferido al privado o al operador externo; el de energía también al operador externo y el de mantenimiento, éste si se dan cuenta y se fijan el monto es 36 millones de dólares a valor presente, es un riesgo muy grande que se le va a pedir al operador externo que maneje. Con eso acabo el tema de riesgos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



EVALUACIÓN DE MODELOS DE PAGO

- 1) Remuneración con base en los costos: $R_i = (CF_i + CV_i + AG_i) \times NSG_i/100$
- 2) Valor presente de los ingresos: $R_i = (P \times D_i) \times NSG_i/100$
- 3) Valor presente de los ingresos con cobertura de costos: $R_i = \text{Max}(P \times D_i; P\text{min}_i) \times NSG_i/100$
- 4) Tarifa sombra con pago mínimo: $R_i = (TS \times D_i + P\text{Min}_i) \times NSG_i/100$
- 5) Pago por disponibilidad (PPD) más pago por uso (PPU):
 $R_i = (\alpha \times PPU \times P\alpha x_i + (1 - \alpha) \times PPD \times TK_i) \times NSG_i/100$
- 6) Pago por tren-km: $R_i = (P_1 \times TK\text{min}_i + P_2 \times TK\text{adic}_i) \times NSG_i/100$
- 7) Pago por servicios: $R_i = (P_1 \times O\text{min}_i + P_2 \times O\text{adic}_i) \times NSG_i/100$

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

La siguiente parte del análisis financiero que justifica o que se busca justificar el modelo de gestión de trabajo y que esquema de contratación, que no me voy a meter, que no es mi tema, es un tema jurídico, yo vengo aquí es a hablar del tema económico y financiero; es el modelo de pago, y esto es un tema crucial concejales y concejal, Alcalde.

Se analizaron 7 esquemas de pago, ¿por qué analizar esto?, porque es la forma en que el Municipio va a regular un monopolio natural, y en esto quiero hacer énfasis, en la concepción del Metro de Quito, se hizo con el concepto de que todo se alimente al Metro y por lo tanto va a ser un monopolio natural; y el monopolio natural tiene que ser regulado por el Estado, en los monopolios naturales existen problemas, por ejemplo, de asimetría de información, nosotros como Estado, Municipio, sabemos menos de la operación de sus costos, de la deficiencia, etc., que el operador, gente que ha manejado metros años, de años, la pregunta es cómo eliminamos esa asimetría de información, porque puede haber incentivos perversos a tener utilidades extra normales si no se regula bien, por lo tanto, se analizaron 7 esquemas bajo 9 criterios utilizando una metodología multicriterio llamado "proceso jerárquico analítico", de ese resultado se llegó a 3 que era la remuneración por pago kilómetro, que es el más utilizado, pero aquí una voz de alerta, ahí puede haber un incentivo perverso a sacar trenes a recorrer y pagar, por lo que dijo Edison, lo que se llama kilómetros en vacío, por lo tanto, hay que cortar esos incentivos perversos.

Por lo tanto, como resultado final de los 7 quedaron 3 kilómetros pago por disponibilidad o pago por uso, que es un esquema específico especial muy interesante pero que es complejo, y el último, que fue el que mayor calificación obtuvo, que es el que hemos recomendado que se adopte, es la remuneración por servicio, ¿qué significa eso?, que se tome en cuenta el nivel de servicio para el ciudadano, se pone en operación la cantidad de trenes que se requiere para la demanda, no se remunera por kilómetros, porque ahí habría un incentivo perverso al generar kilómetros en vacío; eso es lo que nos dicen las siguientes láminas, básicamente.



Las siguientes láminas hablan en profundidad del modelo financiero, por ejemplo, ¿cuál debe ser la remuneración al capital?, es importante decir un tema aquí, el esquema que está previsto se habla que el operador externo tiene que financiar la pre-operación o el primer año, dado las responsabilidades que se piensa trasladar o que está actualmente en el diseño de la transacción se considera que el operador externo tiene que financiar aproximadamente 10 millones de dólares para la pre-operación, esto es capital que él tiene que poner, la pregunta es ¿cuánto se le remunera por eso?, el modelo financiero, y hay informes que hemos hecho utilizando una metodología, un modelo financiero que se llama CAPM, que ganó un premio nobel, donde determinamos cuanto debe ser la remuneración al capital que pone el operador externo, eso está reflejado, es decir, tenemos claridad en cuanto se le debe remunerar. Dado ese costo de capital en el modelo financiero se llega a una tarifa de equilibrio y el modelo permite analizar y hacer simulaciones tanto desde la perspectiva del operador privado como del Municipio, es decir, de todo el proyecto, hay las herramientas necesarias hoy en día para hacer cualquier tipo de análisis que se llama “que pasa si es que” o “análisis univariado”, es decir, si cambio una variable que pasa con la variable fundamental financiera, que se TIR o el VAN que conocemos.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Un punto de información por favor, la señora concejala Benítez.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Gracias.

Usted acaba de decir que el modelo sirve para hacer el análisis desde lo público y desde lo privado; el análisis que ustedes hacen, yo digo, desde el principio si es que me confirma lo contrario lo contrario, usted ha señalado que han hecho el análisis desde lo privado, se hizo también el análisis utilizando este factor desde lo público; los 2 análisis.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor, quisiera que las preguntas las hagamos al final de la exposición, si es tan amable señora concejala; por favor continúe y luego pueden intervenir los señores concejales y señoras concejalas.

Ing. Mario Villagómez, Consultor de la Empresa IKONS: Perfecto; por lo tanto, ahí las herramientas necesarias para hacer cualquier tipo de simulación, para verlo desde la perspectiva pública como del actor externo.

Aquí también hay un tema importante, el actor externo o el operador externo también podría ser un operador público internacional, y aquí ojo a lo siguiente, si es una empresa pública externa hay que tener mucho cuidado si es que piden rentabilidad, porque



resultaría medio contrario, medio raro que una empresa pública internacional pida rentabilidad, pero esos temas se pueden analizar en el modelo.

Por lo tanto, en este momento, el Metro de Quito, el Municipio de Quito tienen de forma clara, concisa y evidente los estudios que determinan el valor por dinero del proyecto y tienen las herramientas que nos permiten hacer simulaciones para poder mover la frontera de la responsabilidad entre las partes públicas y el actor externo, sin importar el esquema de contratación, en esto quiero ser enfático, tenemos las herramientas para determinar el valor por dinero, y eso es lo fundamental, con esto concluyo esta parte porque entiendo que tenemos poco tiempo.

Muchísimas gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante señor Gerente, para que siga dando la información que se requiere.

Ing. Édison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Vamos a seguir avanzando, como ven este es un tema bastante complejo, le voy a pedir a la gente que está tecnologías si podemos poner la carta del Ministerio por favor, voy a dar lectura en el punto específico.

Hacia referencia al tema de la carta que se encuentra en pantalla, justamente, es una carta dirigida al señor Vicealcalde y al señor Alcalde por parte del Viceministro de Finanzas con fecha 5 de diciembre, en el punto tres por favor nos podríamos ubicar, este documento tiene siete numerales, en el punto tres nos vamos a ubicar; ahí lo que habla es sobre el modelo de gestión de la Empresa Metro de Quito porque, justamente, este es un punto de preocupación no sólo de los concejales sino también del Ministerio y en el párrafo correspondiente dice:

Procede a dar lectura del siguiente texto:

3. Definición del modelo de Gestión para la operación: La EPMMQ ha avanzado en la contratación de un estructurador legal que llevará a cabo una debida diligencia para asegurar la adecuación y legalidad de la modalidad contractual que se implementará para la operación del metro y, además, desarrollará la documentación necesaria para la contratación del operador y brindará acompañamiento en el proceso de selección hasta la formalización del contrato.



Al respecto, es importante contar con la decisión de la EPMMQ y del Municipio del DMQ en cuanto a la modalidad contractual o modelo de gestión de la operación y método de selección del operador. Esta decisión, en cualquier caso, no debe adoptarse exclusivamente desde una óptica legal, sino de un análisis integral de viabilidad que propenda a que cualquier proceso jurídico que se implemente tenga éxito y convoque a la participación efectiva de interesados que estén en capacidad y cuenten con la experiencia necesaria. Todo ello permitirá plantear el horizonte futuro de la empresa pública y concretar los cronogramas finales para su operación comercial. Para ello se sugiere que la decisión que tome el cabildo cuente con el conocimiento y experiencia en proyectos similares de los organismos multilaterales de crédito vinculados actualmente con el proyecto.

“Al respecto, es importante contar con la decisión de la Empresa Metro de Quito y el Municipio en cuanto a la modalidad de contratación del modelo de gestión de la operación y método de selección. Esta decisión, en cualquier caso, no debe adoptarse exclusivamente desde una óptica legal, sino en un análisis integral de viabilidad que propenda a cualquier proceso jurídico que se implemente tenga éxito y convoque la participación efectiva de interesados (...)”.

Por qué la importancia este punto adicional a los que están allá, adicional al resto de los 7 puntos; muchísimas gracias regresemos; porque el Metro de Quito es tan complejo que si lo vemos solamente desde una arista vamos a cometer un error, el Viceministro de Finanzas manda esta carta a principios del mes de diciembre, indicando justamente por la preocupación que existía sobre el debate solamente con respecto a tomar una decisión si es un modelo A o es un modelo B, pero el Ministerio al ver todo este proceso ha solicitado ser parte de los procesos de las reuniones quincenales con la banca multilateral, ellos se incluyen ya en este proceso porque ellos están preocupados de que se tome una decisión no sólo mirando un campo sino la óptica completa.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Con respecto al mantenimiento; el mantenimiento indica cada uno de los subsistemas:

- Las estaciones eléctricas;



- La distribución de energía;
- La electrificación;
- La señalización ferroviaria;
- Las escaleras mecánicas y ascensores;
- La protección contra incendios;
- La ventilación;
- Las comunicaciones;
- Los controles de estaciones; y,
- Los puestos de control central.

La parte compleja de Metro de Quito es que cada uno de estos subsistemas son operados y son mantenidos por empresas individuales, no existe un proceso en el cual se diga okey ventilación y comunicación hagamos un consorcio, no existe un proceso en donde se diga señalización ferroviaria y electrificación hagamos un consorcio, porque primero son empresas de diferentes países que no existe capacidad local para poder hacerlo, hay algunas tareas que sí y esas las está asumiendo Metro de Quito directamente porque es mucho más sencillo; entonces, si nos vamos por un modelo que es viable pero que podría ser más tortuoso implementarlo de ir verificando que no pasemos del 30% de subcontratación en un proceso de servicios, vamos a tener mucho traslape en cada uno de estos subsistemas y eso lo que generaría es que tengamos una división de responsabilidades, yo me encargo de mantener solamente hasta este punto y de aquí es responsabilidad del otro y el otro medirá no es mi responsabilidad, esto pasa mucho, yo lo veo hoy en las empresas públicas en donde de un área a otra se pasan un memo y dicen esta no es mi responsabilidad, esta si es mía, si en una entidad tan pequeña puede pasar eso, imagínense en operar una infraestructura de más de 1.500 millones de dólares con esas cortapisas que no permitiría tener eficiencia.

Para la parte eléctrica, por favor, le voy a pedir a Franklin Chimarro que nos dé una mano muy rápida de la explicación, muy somera por favor, de cada uno de los subsistemas, porque creo que lo que va quedar claro después de estas láminas es que operar el Metro de Quito no es poner los operadores del tren; el tren lo que hace el recibir señales electrónicas de la sala de control, del túnel, del subsistema de telecomunicaciones y del sistema señalización ferroviaria y opera casi de forma autónoma; entonces, cuando normalmente se habla sobre que se está dando a un tercero el proceso de operación es justamente porque sólo se entiende que mover el Metro es mover a través de un conductor y eso es quizás lo principal de esta parte, entendiendo como se hace el mantenimiento, para poder entender por qué se ha generado un modelo de gestión que es lo que estamos proponiendo.

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



Ing. Franklin Chimarro, Funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Muy buenos días señor Alcalde, señor Vicealcalde, señora Vicealcaldesa, señores concejales, nombre es Franklin Chimarro, Gerente de Equipos e Instalaciones de Metro de Quito.

Efectivamente, el señor Gerente ya ha mencionado cuáles son los subsistemas que nosotros estamos contemplando para la primera línea del Metro de Quito, esta presentación entiendo que será entregada ustedes y por eso a los señores de tecnología les solicito que pasemos todo el punto de la explicación de los subsistemas que aquí está detallado en breves rasgos cuales son las características y especificaciones de cada uno de estos y pasemos a la parte del mantenimiento, que es lo que nos importa en este momento.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MANTENIMIENTO - Alcance

La Empresa que figure como aliado estratégico aglutinará todas las actividades de mantenimiento y servicios tanto de instalaciones fijas como de material rodante y deberá contar con un equipo de profesionales con gran experiencia en la gestión de Proyectos de Mantenimiento para sistemas ferroviarios en el ámbito de instalaciones fijas y material rodante.

Como parte de sus responsabilidades, las actividades principales que realizan son el apoyo técnico a las unidades responsables por la garantía y la prestación de servicios de mantenimiento contratados.

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
gratuito

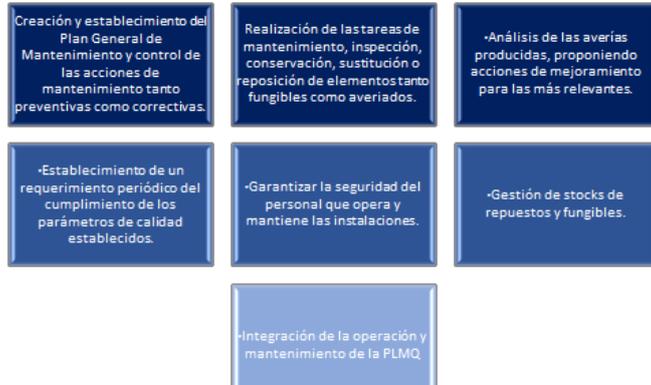
En la parte del mantenimiento nosotros nos hemos centrado específicamente en la figura de la alianza estratégica y que las actividades que desarrolle esta empresa aglutine todas las actividades de mantenimiento y servicios, tanto de las instalaciones fijas como del material rodante, y que cuente con un equipo de profesionales altamente capacitados y certificados por cada una de las empresas que nos están dotando de estos servicios de tecnología para que en el ámbito de las instalaciones fijas y del material rodante se garantice su correcto funcionamiento.

Como parte de sus responsabilidades, las actividades principales que realizarían es dar el apoyo técnico a cada una de estas empresas que suministraron los sistemas para primero poder garantizar que la garantía técnica de los equipos se mantenga y luego garantizar que el mantenimiento de estos sistemas se haga con altos estándares de calidad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



MANTENIMIENTO - Objetivos



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO grande siempre

Que objetivos nos hemos planteado, ya el señor Gerente indicó que no existe una empresa que haga el mantenimiento de todos los sistemas, entonces basados en esta concepción nosotros hemos determinado ciertos objetivos que debe cumplir el aliado estratégico para garantizar la mantenibilidad y el correcto uso de las instalaciones, entonces cuáles son los objetivos que nos hemos planteado.

El primero es la creación y establecimiento del plan general de mantenimiento y control de las acciones de mantenimiento preventivas y correctivas.

La segunda es la realización de las tareas de mantenimiento, tenemos que hacer inspecciones, conservación, sustitución o reposición de elementos tanto fungibles como averiados.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor voy a darle un punto de información al señor concejal Juan Carlos Fiallo.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Muchas gracias señor Alcalde.

Ya que se nos ha dicho que hay una carta del Ministro que se ha dado en diciembre, quisiéramos conocer todos los concejales, en qué términos se ha referido el Ministro con esa cara, si sería tan amable para que nos faciliten la carta a cada uno los concejales y así ver en qué términos está escrita.

Nada más señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias, todos los requerimientos que se lo hagan en su debido momento, continúe.



Ing. Franklin Chimarro, Funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Gracias señor Alcalde.

Luego, el aliado también deberá hacer un análisis de las averías producidas, proponiendo las acciones de mejoramiento para las más relevantes y las menos relevantes; también vamos a hacer un establecimiento del requerimiento periódico de cumplimiento de los parámetros de calidad establecidos para todos los sistemas, garantizar la seguridad del personal que opera y mantiene las estaciones; vamos a exigir una gestión de repuestos, y lo importante, aquí hay que recalcar esta actividad que debe realizar el aliado estratégico, es la integración de todas las actividades que comprometen la operación y el mantenimiento para que ninguna de estas quede suelta y no pueda comprometer de ninguna manera la calidad del servicio.

MANTENIMIENTO – Principios de los procedimientos

Conjunto de acciones preventivas y correctivas realizadas sobre un determinado sistema, elemento o equipo, con dos objetivos fundamentales, la prolongación de la vida útil del mismo y garantizar su funcionamiento con índices de fiabilidad definidos por el fabricante y RAMS.

Se deberá realizar la revisión de los contenidos de trabajo y la frecuencia de trabajos periódicos a intervalos y el registro de las averías, mismo que nos permitirá el desarrollo de programas de perfeccionamiento con ayuda de un análisis de defectos o puntos débiles.

#TeLlevamosDentro

 Metro | QUITO
grande de hoy

Dentro de los principios de los procedimientos que hay que establecerse en las actividades a desarrollar en el mantenimiento vamos al conjunto de acciones preventivas y correctivas realizadas sobre un determinado sistema, elemento o equipo con dos objetivos fundamentales. El primer objetivo es el de garantizar la vida útil de los equipos; y el segundo, el garantizar el funcionamiento con índices de fiabilidad definidos por cada uno de los fabricantes y también definidos por la RAMS; recordemos que todos los equipamientos que están diseñados para la primera línea del Metro de Quito deben tener un alto índice de confiabilidad, un alto índice de accesibilidad, mantenibilidad y seguridad de las instalaciones.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor, un punto información del señor concejal Omar Cevallos.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Señor Alcalde.



Todavía no llegamos al punto que es convocado para esta sesión, el mantenimiento se tiene que hacer de cualquier manera, en cualquier modelo de gestión, por lo tanto, yo creo que hemos pasada casi una hora y todavía no vamos al punto específico para el cual fue convocado, quisiera que los usuarios ya aterricemos en esto para nosotros poder tener nuestro criterio.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Si, por favor quisiera que vaya concluyendo para que se entre estrictamente en el tema jurídico, ya hemos escuchado el análisis financiero, ya sabemos de la complejidad de lo que significa todos los subsistemas de un metro, no solamente aquí en Quito sino en cualquier parte del mundo, pero el Concejo ha convocado esta reunión para que se analice los elementos, la información, los instrumentos jurídicos de una contratación de un operador; por favor para que vaya concluyendo.

Ing. Franklin Chimarro, Funcionario de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Señor Alcalde, gracias.

Vamos a acelerar la presentación y en conclusión lo único que queremos trasladar es que los documentos que se han generado para realizar las actividades de mantenimiento y todas las acciones que corresponden a cada una de ellas han sido enfocadas en mantener una integralidad de los servicios, es decir, que la operación y el mantenimiento vayan de la mano, porque no podemos considerar que al tener varios subsistemas, ya el señor Gerente dijo que son 13 subsistemas, al tener varios subsistemas ninguno de estos condicione la operación del Metro; entonces, todo lo que está recogido en la información presentada en las diapositivas se ha hecho en función de esta consideración.

Señor Alcalde muchas gracias, señor Gerente.

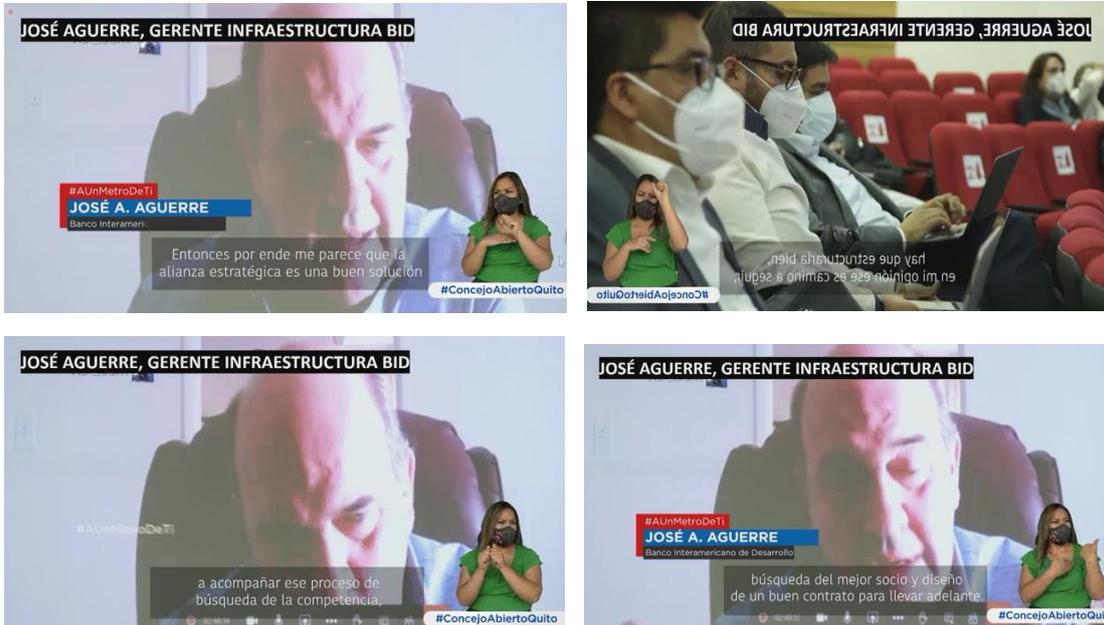
Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Continúe por favor señor Gerente.

Ing. Édison Yáñez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Muchísimas gracias.

Para empezar la parte jurídica, queremos presentar un extracto de lo mencionado por las opiniones de la banca multilateral en el seminario internacional del mes de noviembre; este video es disponible, es público, se puede generar, estas respuestas salen a raíz de una de las preguntas de los señores concejales que participaron en el modelo; les solicito por favor, se vea la parte de subtítulos, puesto que de pronto el audio no podría ser del todo bien escuchado.



Procede con la presentación del video:



Hay dos intervenciones más, nosotros estamos...

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Punto de información del señor Vicealcalde.

Concejal Dr. Santiago Guarderas: Señor Alcalde, es inaceptable que un Gerente descontextualiza lo que hay en un taller, esa fue una pregunta que el concejal Bernardo Abad le hizo de manera particular al ingeniero Aguirre, le dijo “cuál es su criterio personal”, por consiguiente, si quiere extraer tiene que decir la verdad y tiene que contextualizar, hay muchas cosas que se dijeron en el seminario y por consiguiente lo lógico es pedir que los concejales analicen la totalidad pero no venir acá a sacar descontextualizado las cosas para favorecer una situación, que además no está cumpliendo, como lo han dicho varios concejales, el objetivo de este Concejo, hasta ahora lo que ha venido es a defender una posición sin darnos a conocer cuál es el propósito de alianza estratégica quiere plantear.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor Vicealcalde; por favor tome en cuenta que la información que se entregue sea contextualizada, yo creo que en comunicación, le quiero agradecer al señor concejal Bernardo Abad, cada vez que publica sus vídeos también pone los míos, eso es lo correcto porque tiene que contextualizarse lo que dice uno, lo que dice el otro, en ese sentido proceda por favor y centrémonos a los argumentos que deberá tener el Directorio, porque aquí no toma la decisión ni el Alcalde, ni el Concejo Metropolitano,



sino los miembros del Directorio, son cinco miembros del Directorio y deben tener todos los elementos técnicos, financieros, jurídicos transparentes para que se elija el modelo de la operación.

Ing. Édison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Gracias.

Como había mencionado, esta era una pregunta que hizo un señor concejal, no di el nombre, pero ya se mencionó si fue una pregunta que mencionó el concejal Bernardo Abad en la definición de talleres, para no tener más discrepancias hay muchas más expresiones, como ya lo menciona el señor Vicealcalde, se dijeron muchas cosas, nosotros tenemos todas las grabaciones de lo que se dijo y de las conclusiones a las que se llegó y con gusto les podemos hacer llegar todo el vídeo, es información pesada, no solamente de un día sino de los diferentes días, puesto que las expresiones vertidas iban manejando los diferentes modelos.

También tenemos, y le voy a pedir a la gente que se encuentra en la parte técnica de las pantallas, que por favor los documentos de los estudios jurídicos Pérez Ponce, del operador internacional CCR de Brasil que es parte de los interesados, y las otras cartas donde ellos expresan su criterio jurídico con respecto al trabajo que se está haciendo y su interés en operar, esas cartas por favor que las pasen a la señora Secretaria para que pueda transmitir a los señores concejales y esa forma se pueda ser de mejor manera toda la exposición jurídica, puesto que hay muchos criterios que ya fueron realizados y se mantuvieron.

Existe también un criterio jurídico adicional; entonces los criterios jurídicos se debería contrarrestar, analizar y verificar; un criterio jurídico puede tomar una resolución, otro criterio jurídico puede tomar otra resolución, lo importante de esto es que se tenga todos los argumentos, porque si bien es cierto hemos pasado ya un buen tiempo viendo la parte técnica pero hay que tener absolutamente claro que una decisión jurídica se fundamenta en la parte técnica, económica, financiera y operacional no al revés, porque lamentablemente ahí es cuando los planes salen cambiados o podría generar inconvenientes.

Entonces, por favor, para la explicación detallada del aspecto jurídico de alianza estratégica, le voy a solicitar a una de las abogadas de Metro que por favor nos acompañe para que se pueda realizar la explicación a detalle de todo el cuerpo jurídico y normativo que permite generar este proceso, por favor.

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



Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Señor Procurador solamente una pregunta muy puntual, si me sale una evaluación financiera perfecta, completamente rentable, donde todos los indicadores de los consultores ha dicho que es perfecto pero va contra la ley, ¿se aplica eso?

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Yo no soy abogado pero le puedo responder, eso no se puede hacer, pero el señor Procurador supongo que también tendrá que pronunciarse.

Abg. Santiago Jaramillo Huilcapi, Procurador Metropolitano: Si señor concejal, buenos días con todas las señoras concejalas, señores concejales.

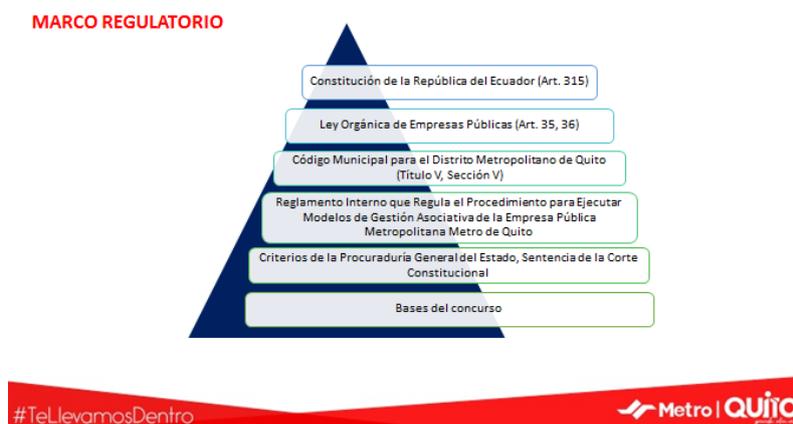
Los análisis que se tienen que hacer deben ser integrales, deben partir desde los aspectos técnicos, desde los aspectos económicos y finalmente los aspectos jurídicos para saber si es que lo que se está planteando en efecto cumple con los requisitos establecidos en la ley; entonces la respuesta es: todo se debe atender a un análisis integral.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: (Fuera de micrófono).

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor, quisiera que una vez que terminen los funcionarios de exponer podamos absolver las inquietudes que tienen los diferentes concejales; usted es abogada derecho, adelante por favor.

Abg. Karina Escobar, Funcionaria Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Muchísimas gracias señor Alcalde.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:





Es necesario iniciar esta presentación jurídica con el marco jurídico regulatorio aplicable para la misma; nosotros hemos expuesto aquí la pirámide de Kelsen, que es un tema bastante conocido por todos los juristas que nos acompañan en esta reunión y es indispensable señalar que el Metro de Quito ha partido la definición o la reestructuración de un modelo a través del artículo 226 de la Constitución de la República, que establece que los funcionarios solamente tenemos las competencias que están establecidas en la ley, y del artículo 315 que establece cuál es la regulación de los servicios públicos.

Adicionalmente, tenemos que definir cuál es el marco regulatorio que aplica para la Empresa y para la gestión en la prestación del servicio público; ahí vamos a ver que tenemos una ley expresa orgánica que prevalece sobre otra norma porque es orgánica y especial, que es la Ley Orgánica de Empresas Públicas, en la que se establece la estructura de la empresa, cuáles son sus mecanismos de regulación, y en el artículo 35 faculta a las empresas públicas para que puedan realizar sus objetivos y la consecución de todos los objetivos empresariales y todas las actividades a través de procesos asociativos, lo cual creo que responde la consulta formulada por el señor concejal, en el sentido de que las empresas públicas solamente podemos hacer lo que está establecido en la ley.

Por otra parte, pasamos al Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en donde ustedes van a encontrar varias normas que regulan a la empresa pública, vamos a ver que ahí está el compendio de la creación.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor a los señores concejales que deseen hacer un punto de información muy concreto y luego pueden hacer todas las inquietudes que requieran a los funcionarios, les ruego tomar nota para que luego puedan hacerlo y que podamos evacuar lo más pronto posible, adelante.

Abg. Karina Escobar, Funcionaria Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Agradezco su pregunta, es pertinente debido a que el artículo 313, 314 y 315 regula los sectores estratégicos al cual no pertenece el de transporte, sino que pertenece la prestación del servicio público; en este sentido, se ha citado el 315 que es atinente a los servicios públicos, sin embargo de lo cual existe una concatenación de normas jurídicas vinculadas a este, no obstante en la presentación solamente se ha puesto el esencial.

El Código Municipal establece varias normas de índole operativo para la empresa pública, tenemos las dos ordenanzas de creación, en la primera se establece que la Empresa Pública Metros de Quito tiene la facultad de operar, administrar y explotar el subsistema de transporte público Metro de Quito.

Es indispensable saber que la primera ordenanza tuvo una modificación esencial en la que establece que adicionalmente de estas facultades que tiene la Empresa Pública



Metropolitana Metro de Quito, tiene la capacidad de celebrar todos los contratos que se encuentren previstos en el ordenamiento jurídico y de manera específica y especializada establece que puede celebrar todo tipo de alianzas para el efecto; de ahí es que deriva que la empresa pública ha tenido que expedir normativa interna conforme lo establece la ley y la entidad o la autoridad que es la responsable de este tema es el Directorio, entonces en los múltiples análisis que se ha hecho internamente en empresa se vio la necesidad de contar con un reglamento de procesos asociativos; la Ley Orgánica de Empresas Públicas establece que es facultad del directorio la expedición de normas para poder regular los procesos asociativos, en los cuales no sólo está la alianza estratégica sino los procesos de conformación de consorcios de empresas de economía mixta; es por esta razón que durante el año 2020, a partir del mes de febrero, se inició con la elaboración de un reglamento de procesos asociativos, el cual ustedes ven que está dentro de esta pirámide de Kelsen.

Hay sendos pronunciamientos de la Procuraduría General del Estado que establecen quien es el competente para hacer esto, lo vamos a ver más adelante en específico el caso que regula al Distrito Metropolitano de Quito; de ahí, para nosotros hacer este análisis de cuál es el mejor mecanismo para operar hemos analizado los sendos pronunciamientos de la Procuraduría General del Estado y nos hemos reunido con las autoridades competentes, quienes nos dieron una compilación de todos los criterios que podrían ser aplicables para la Empresa Pública Metro de Quito para cualquier forma de estructuración, tanto en contratación pública como en mecanismos de asociación, y de ahí para que nosotros podamos generar un procesos de contratación, sea cual fuere la forma, se requiere la elaboración de documentos técnicos que son bases para un concurso. ¿Por qué esta puesto esto como línea base?, porque será lo que defina como va a ser operado el Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

El artículo 315 de la Constitución de la República del Ecuador

"El Estado constituirá empresas públicas para la prestación de servicios públicos, funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales. (...)"

El artículo 315 establece que se tiene que constituir empresas públicas para la prestación de servicios, que son sociedades de derecho público con personalidad jurídica



autónoma, financiera, económica, administrativa y de gestión, y como bien lo señaló un señor concejal en este foro, el Concejo Metropolitano ya se pronunció, ya conoció y definió que para la explotación, administración y operación del Metro se requiere contar con una empresa pública y le facultó a esta empresa pública para que ejecute todas las potestades que están establecidas en la Constitución y la ley.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Los artículos 35 y 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas

La Capacidad Asociativa es la facultad empresarial para asociarse mediante alianzas estratégicas, con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras.

Los acuerdos asociativos e inversiones deberán ser aprobados mediante resolución del Directorio en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales y no requerirán de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio.

El Directorio expidió el Reglamento Interno para ejecutar modelos de gestión asociativa de la EPMMQ - 20-08-2020.

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

Si nos vamos al artículo 36 y 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, se establece que la capacidad asociativa es una facultad empresarial para asociarse mediante alianzas estratégicas con empresas privadas o públicas, nacionales y extranjeras; me permito señalar que esta no es una copia íntegra de la norma porque ustedes van a ver que existen otros mecanismos de asociación que no solamente es alianza estratégica, sin embargo este foro buscar analizar esto.

Los acuerdos asociativos e inversiones deberán ser aprobados mediante resolución de Directorio en función de justificativos técnicos y empresariales y no requerirán de otro requisito o procedimiento que no sea el establecido por el Directorio; en este sentido, el Directorio después de largas sesiones de trabajo, de consultar con expertos de la Procuraduría, de la Contraloría General del Estado y adicionalmente de analizar todos los reglamentos de procesos asociativos existentes en el país y unos modelos internacionales que los buscamos en Latinoamérica, en Asia y Europa fundamentalmente, se llegó a construir un cuerpo normativo que fue aprobado el 20 de agosto de 2020.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Código Municipal

Los art. 1.2.154 y 1.2.155, señala que la EPMMQ debe desarrollar, implementar, administrar, operar, mantener, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Metro de Quito y prestar servicios a través de la infraestructura a su cargo celebrando todos los actos y contratos, de cualquier naturaleza permitidos por el ordenamiento jurídico vigente.

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
grande

Código Municipal, que es... ¿Señor concejal?

Lo que se aprobó por parte del Directorio es el reglamento interno para procesos asociativos, en los cuales se regula la capacidad asociativa que tienen las empresas en función de lo dispuesto en el artículo 35 y 36, señor concejal.

En el Código Municipal, en los artículos 1.2.154 e 1.2.155, se señala ya que la empresa pública debe desarrollar, implementar, administrar, operar, mantener y explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento de instalaciones del Metro de Quito, y prestar servicios a través de la infraestructura a su cargo, celebrando todos los actos y contratos de cualquier naturaleza permitido por el ordenamiento jurídico vigente; es aquí que la empresa pública está facultado para realizar estas actividades a través de cualquier mecanismo establecido en la ley.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Reglamento de Procesos Asociativos

Acuerdo de tipo comercial y/o productivo, basado en una relación convencional contractual mediante la cual la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, se asocia con personas naturales y jurídicas nacionales o internacionales, públicas o privadas, o del sector de la economía popular y solidaria, con la finalidad de aportar sus recursos, para lograr un objetivo de beneficio mutuo. El objetivo de este tipo de asociación o alianza es la búsqueda de apoyo mutuo con realización del objetivo social de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que comprende desde la planificación, desarrollo, operación, pruebas de los bienes propuestados hasta su servicio de comercialización con la finalidad de obtener diversos tipos de beneficios para los usuarios del transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
grande

La Ley Orgánica de Empresas Públicas, evidentemente, como todo cuerpo de rango de ley no puede llegar al detalle, para eso es que se han creado los reglamentos y demás normativa secundaria, y es por ello que en nuestra normativa secundaria, que es el reglamento interno, se ha definido que es un proceso asociativo o una alianza estratégica,



se ha definido que el acuerdo de tipo comercial y/o productivo, basado en una relación convencional contractual, mediante la cual la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito se asocia con personas naturales y jurídicas, nacionales o internacionales, públicas o privadas o del sector de la economía popular y solidaria, con la finalidad de aportar sus recursos para lograr un objetivo de beneficio mutuo. El objetivo de este tipo de asociación o alianza es la búsqueda de apoyo mutuo, con realización del objetivo social de la Empresa Pública Metro de Quito, que comprende desde la planificación, desarrollo, operación, pruebas de los bienes propuestos hasta su servicio de comercialización con la finalidad de obtener diversos tipos de beneficios para los usuarios del transporte público de pasajeros en el Distrito Metropolitano de Quito.

Este reglamento no está enfocado para la operación del Metro, está enfocado para que la empresa cuente con normativa que regule sus procesos asociativos en cualquier campo, es decir, no solamente para la operación, puede ser para construcción, acuerdos comerciales, acuerdos tecnológicos; entonces es amplio para la gama de actividades que tiene que realizar una empresa pública de esta naturaleza.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Oficio No. 01796, de 28-06-2018, Procurador General del Estado dirigido al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito

"(...) de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 numeral 16, 35 y 36 de la LOEP, es atribución privativa del Directorio de cada empresa pública, determinar a través de la correspondiente resolución, en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales, presentados mediante informe motivado, los mecanismos y parámetros para el correspondiente concurso público que debe efectuarse para realizar la selección y adjudicación del socio estratégico, dentro de un proceso de alianza estratégica y otras formas asociativas previstas en dicha Ley Orgánica, sin que sean aplicables otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio, en base a la Ley, para perfeccionar la asociación".

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
para siempre

Conforme les había comentado, nosotros hemos revisado alrededor de 70 pronunciamientos de la Procuraduría General del Estado, que los tenemos en una carpeta digital a la cual ustedes pueden acceder cuando gusten y que fueron entregados después de alrededor de 7 sesiones con la Procuraduría General del Estado, en los que se establece que hay uno que en específico nos va dar una luz de cómo se regulan los procesos o mecanismos asociativos, y es el oficio No. 01796, de 28 de junio de 2018, en el cual el Procurador General del Estado se dirige específicamente al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito en funciones a la fecha, y le responde, respecto de la consulta que él formula, lo siguiente:

"De conformidad con lo dispuesto en los artículos 9 numeral 16, 35 y 36 de la LOEP, que es la Ley Orgánica de Empresas Públicas, es atribución privativa del Directorio



de cada empresa pública, determinar a través de la correspondiente resolución, en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales, presentados mediante informe motivado, vamos a tratar un poco más adelante que es este término motivado, los mecanismos y parámetros para el correspondiente concurso público que debe efectuarse para realizar la selección y adjudicación de un socio estratégico, dentro de un proceso de alianza estratégica y otras formas asociativas previstas en la ley orgánica, sin que sean aplicables otros requisitos o procedimientos que no sean establecidos por el Directorio, en base a la ley, para perfeccionar la asociación”.

Por qué es importante que retomemos una de las palabras señaladas por el Procurador General del Estado y que es de mucho interés para quienes somos servidores públicos, la motivación no solamente es la enunciación de las normas con frialdad sino que reviste de un proceso intelectual que tiene que fundamentar técnica, económica y jurídicamente la decisión que va a tomar una la administración, en este sentido *per se*, este es un pronunciamiento genérico que nos esclarece quien es la autoridad competente para estos procesos y formas asociativas y cuáles son sus requisitos únicos, y le dice al Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito que dichas decisiones tienen que ser motivadas.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

El Extracto de la Sentencia Interpretativa de la Corte Constitucional No. 001-12-SIC-CC de 05 de enero del 2012:

Dentro del caso No. 0008-10-IC estableció que una empresa pública: (...) no está facultada, para delegar a un tercero la prestación de un servicio público “(...) a pretexto de asociarse con un ente privado o de la economía popular y solidaria (...)”.

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
por siempre

Nosotros tenemos aquí el extracto de la sentencia interpretativa de la Corte Constitucional No. 001-12-SIC-CC, de 05 enero del 2012.

“Dentro del caso No. 008-10-IC se estableció que una empresa pública no está facultada para delegar a un tercero la prestación de un servicio público a pretexto de asociarse con un ente privado o de la economía popular y solidaria”.

Esto ha sido algo que es una duda permanente y constante, las empresas públicas no somos del Estado en sí, nosotros sólo somos delegados para la gestión de la prestación de servicios públicos y por ende no estamos facultados para delegar a un tercero, sea público, privado o de cualquier naturaleza, la prestación de un servicio público y conforme nuestra ordenanza de creación nos corresponde a nosotros prestar el servicio público; sin embargo de lo cual, si es que requerimos de mayor experiencia, de mayor



conocimiento en un tema podemos buscar un socio para que nos ayude a la prestación del servicio o para el cumplimiento de los objetivos empresariales; esto *per se* también ocurre en la contratación pública, porque cuando yo contacto a alguien para que haga algo, es que no tengo la capacidad o que la que tengo no me alcanza para cumplir con el objetivo; así es como cuando contrato una consultoría, así cuando contrato un servicio o una obra.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Creo que una de las preguntas más importantes es que ha pensado la empresa pública, nosotros como empresa pública tenemos que primero empezar conociendo quiénes somos; somos una empresa pública que tiene un objetivo común, que está establecido en la ordenanza de creación y en su ordenanza de modificación, que ya lo hemos leído, yo tengo la facultad de operar, mantener, administrar y explotar el subsistema de transporte Metro de Quito, y eso ¿cómo se definió?, mediante la ordenanza que el Concejo de su momento la trató, la debatió y la expidió.

¿Quién es el titular de la competencia del transporte de Quito?, por supuesto no cabe duda está claramente establecido en la ley, es el Municipio de Quito y es el único que tiene la facultad para delegar la prestación del servicio por excepción a un privado, porque no se puede delegar de manera permanente sino de manera excepcional, por la forma de constitución del Estado y por la constitución del 2008.

Para el efecto, se establece que tenemos que contar con unas normas, porque nosotros, los funcionarios públicos, no podemos trabajar sobre la base de supuestos sino sobre la base de normativa legalmente expedida, entonces sobre la base de las facultades otorgadas en el artículo 35 y 36 en la ordenanza de creación y lo establecido en el Código Municipal, se ha expedido el reglamento de procesos asociativos en cumplimiento de lo

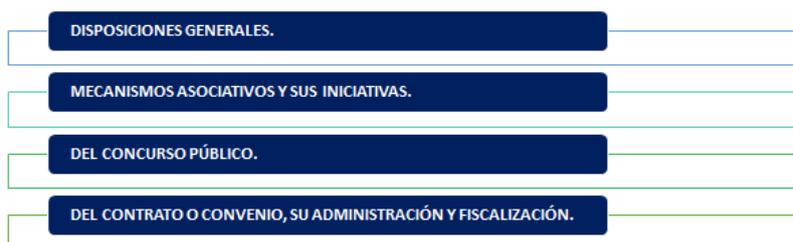


que dispone el señor Procurador General del Estado, quien es autoridad única para el esclarecimiento de las normas y sus criterios son vinculantes para todas las entidades públicas; adicionalmente, esta empresa cuando empezó a pensar en cuál sería la mejor forma de realizar una contratación para la operación de la primera línea del Metro de Quito, se tuvo que tomar como base los documentos existentes en la empresa, porque como ustedes saben, el recurso público tiene que ser invertido y las consultorías por las cuales ha pagado tienen que ser una fuente de conocimiento para que los funcionarios que están a cargo de la gestión y administración tomen decisiones.

En este sentido existen consultorías, que ya las señaló el señor Gerente, en las cuales se definía una línea y actualmente la Empresa Pública Metros de Quito también se encuentra contratando la reestructuración técnica y legal para el proceso que se vaya a escoger.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ESTRUCTURA DEL REGLAMENTO



Ahora quisiera, por favor, exponerles en específico que tiene este reglamento de procesos asociativos, porque obviamente no es una norma que es de común conocimiento, porque es una norma interna que regular a una empresa; nosotros en la estructura de este reglamento incluimos:

- Disposiciones generales;
- Cuáles son los mecanismos asociativos y sus iniciativas;
- Del concurso público;
- Del contrato o convenio y su administración.

¿Por qué es importante señalar esto?, porque un proceso asociativo *per se* no implica la selección directa de un socio, siempre tiene que partirse de los principios constitucionales de competencia, transparencia, publicidad, entonces existe una serie de



mecanismos para los cuales la empresa pública puede acoger uno de estos mecanismos y realizarlos bajo los estándares constitucionales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

Con esto quisiera desvirtuar que un proceso de alianza estratégica es *per se* una selección directa porque no lo es, la ley establece que tiene que ser a través de un proceso de concurso, el Procurador General del Estado ya le dispuso al Alcalde que tiene que ser a través de un concurso público, y sí, la ley también establece que se puede hacer de manera directa con una empresa de la comunidad internacional conforme consta en la Ley Orgánica de Contratación Pública, que ustedes ven que el artículo 3 se establece que se puede contratar por régimen especial de manera directa con una compañía de la comunidad internacional.

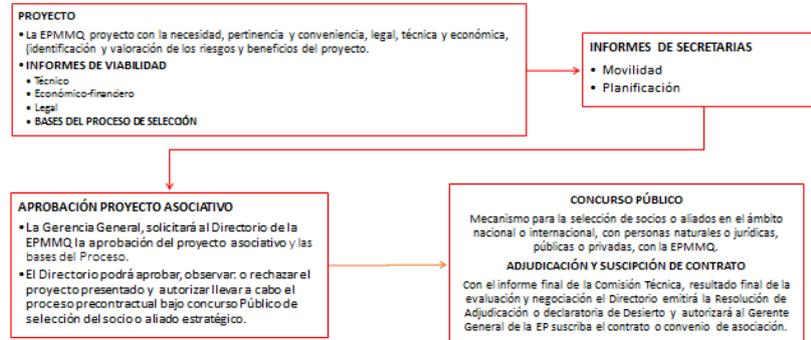
El ámbito de aplicación; este reglamento es aplicable a los procesos asociativos relacionados con alianzas estratégicas, consorcios, contratos o convenios de asociación o cualquier tipo de expresión asociativa; y el objeto es establecer los requisitos y procedimientos para la selección de socios o aliados públicos o privados, nacionales o internacionales y las condiciones de participación de la Empresa Pública Metro de Quito en modelos de gestión asociativa.

Nosotros desde el ámbito jurídico trabajamos en conjunto con la parte técnica y económica de la consultora internacional IKONS y se definió unos requisitos que también fueron revisados por la banca, en un punto nos dijeron que eran muy exigente, sin embargo, consideramos que por la importancia de este proceso tenían que tener este nivel de rigurosidad porque lo que nosotros necesitamos es seleccionar al mejor socio o a la mejor empresa para que pueda brindarnos el soporte para poder operar o para poder cumplir con los objetivos del Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PROCESO ASOCIATIVO- INICIATIVA PROPIA EPMMQ



#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

El proceso asociativo tiene dos vías, una con una iniciativa propia que es lo que se denomina un proyecto público, y otra con una iniciativa externa. La iniciativa propia es un proyecto que tiene que desarrollar el Metro de Quito, en el cual se tiene que exponer la necesidad, porque evidentemente en el sector público uno no puede partir de manera discrecional sino de la exposición de una necesidad, exponer cual es la pertinencia y conveniencia legal, técnica y económica, identificando y valorando los riesgos y los beneficios que tiene un proyecto; para el efecto se ha pensado que tiene que haber al menos tres informes de viabilidad, un técnico, económico, financiero, legal, para que con esto se pueda obtener unas bases para un concurso.

Adicionalmente, considerábamos necesario que se tenga los informes de la Secretaría de Movilidad que es el ente rector de la movilidad de Quito y de la Secretaría de Planificación, ya que ningún proyecto puede ser llevado a cabo si es que no se encuentra dentro de la planificación municipal.

La aprobación del proyecto asociativo realmente es una facultad del Directorio, lo que hace el Gerente General es presentar un proyecto con todos estos requisitos y de hecho hay 13 requisitos adicionales que hablan de temas económicos, técnicos y se tiene que poner en conocimiento de un directorio para que éste a su vez pueda revisarlo, el directorio tiene la facultad de aprobar o rechazar el proyecto presentado y autorizar que se lleve a cabo el proceso precontractual bajo concurso público o la selección directa de un socio, siempre y cuando este pertenezca a la comunidad internacional, no puede haber selección directa, jamás, de un privado.

El concurso público es un mecanismo para la selección de socios o aliados en el ámbito nacional o internacional, con personas naturales o jurídicas, públicas o privadas con la EPMMQ, luego es el proceso normal que se sigue en todos los procesos que es la adjudicación y la suscripción en un contrato.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PROCESO ASOCIATIVO- INICIATIVA EXTERNA



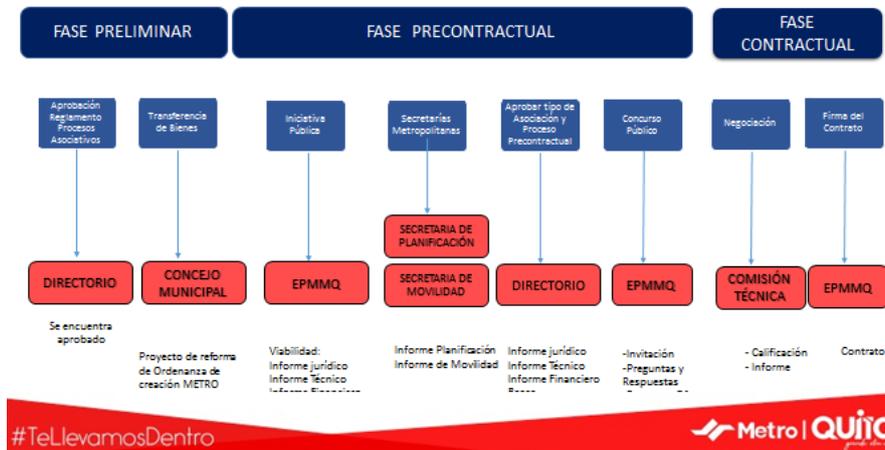
También se ha contemplado que puede existir la posibilidad de que exista una iniciativa externa, *per se* la iniciativa externa es lo mismo que presentar un proyecto público con la misma rigurosidad y el cumplimiento de requisitos con estudios que demuestren que esa iniciativa externa tiene validez técnica, económica y legal para la empresa; estos justificativos los tiene que realizar un proponente no a costo de la empresa sino a costos del proponente, ese es uno de los primeros riesgos que estaría trasladado si es que existiera una iniciativa externa.

La empresa tiene que analizar si es que es viable esta iniciativa externa o no y continuamos con el proceso que se describió en las láminas anteriores. Se tiene que hacer un concurso, en el reglamento existente que validamos y bajo las recomendaciones de la compañía IKONS nos dijo que si alguien hace una inversión en crear un proyecto como una iniciativa externa tiene que tener una bonificación de puntaje porque se ha hecho una inversión económica para presentar estos estudios, así que se estableció en el reglamento que se puede dar una bonificación por la inversión realizada y con esto se va a un concurso público y se puede suscribir o adjudicar directamente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



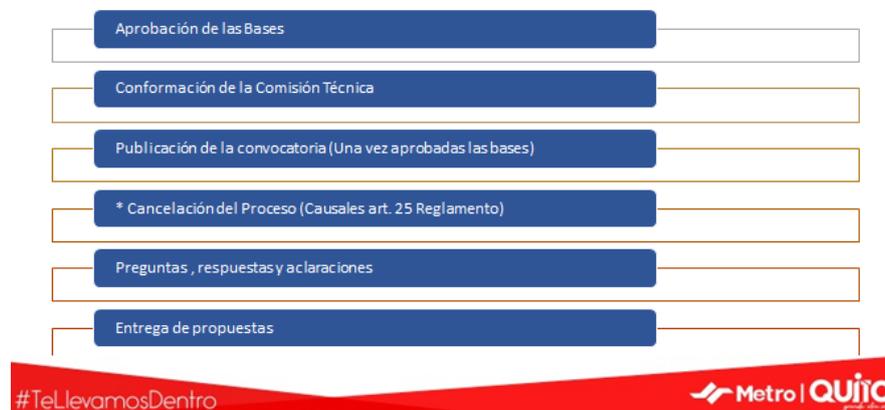
FLUJO Y TIEMPOS DE ALTERNATIVA ALIANZA ESTRATÉGICA



Aquí ustedes pueden ver de manera gráfica cuál sería el procedimiento, que es lo que les acabo de describir pero aquí esta con una línea de tiempo, quienes son los actores, que es lo que se requiere y que es lo que ya se describió hace breve.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CONCURSO PÚBLICO DE SELECCIÓN (PRECONTRACTUAL)



¿Qué se requiere para un concurso de selección precontractual?, lo primero que se requiere es:

- Aprobar unas bases;
- Conformar una comisión técnica;
- Publicar una convocatoria una vez aprobadas las bases;
- Se puede cancelar también el proceso por conveniencia;
- Preguntas, respuestas y aclaraciones; y,
- Entrega de propuestas.

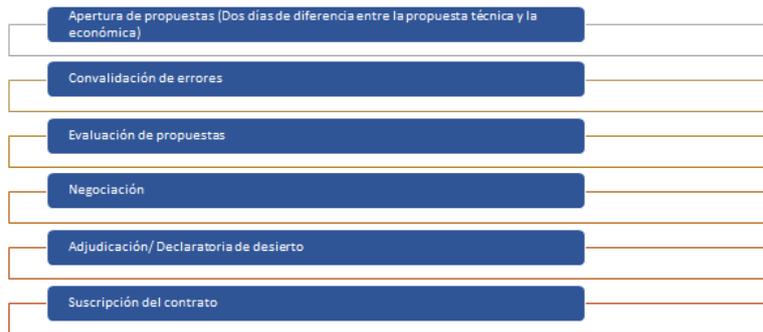
A pesar de que el proceso asociativo es una figura jurídica contemplada en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, la parte jurídica consideró pertinente también tomar Acta de la sesión No. 120, Extraordinaria.



normas de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública como normativa supletoria y ya lo prevé la misma ley, así que se han adoptado todas las figuras y buenas prácticas que tiene esta normativa.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CONCURSO PÚBLICO DE SELECCIÓN (PRECONTRACTUAL)



#TeLlevamosDentro



Este es el concurso público de selección precontractual, como les había dicho, se hace la apertura de ofertas, se convalida errores, se evalúa propuestas, se negocia; la parte de negociación es una parte muy importante porque hay temas financieros que se tienen que cerrar y para eso tiene que haber un equipo financiero especializado que este en la capacidad de poder plasmar todos los acuerdos financieros que se requiere y adicionalmente vamos a contar con un equipo jurídico internacional, si se llegara seleccionar esta vía, para que el contrato cuente con todos los elementos que se requieren.

El contrato *per se*, se había señalado de manera general que es un poco más flexible pero eso no significa que pueda salirse de los rangos que establecen los contratos administrativos que suscribe el Estado y menos aún que se pueda dejar de lado las cláusulas de rigor que tienen que estar en todos los contratos que celebra el Estado con particulares, públicos o privados.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



CONTENIDO MÍNIMO DEL CONTRATO O CONVENIO

Intervinientes y capacidad para suscribir este instrumento.
Antecedentes que motivaron la suscripción del mismo.
Marco legal en el que se basa el procedimiento asociativo y modelo de gestión asociativo.
Denominación, Naturaleza y Objeto del Contrato o Convenio Asociativo correspondiente.
Alcances y Objetivos.
Obligaciones de las partes que resulten aplicables al proceso asociativo.
Vigencia del contrato o instrumento legal correspondiente.
Garantías.
Multa.
Cláusulas de carácter técnico, económico, ambiental, social, laboral, de solución de controversias.
Distribución de beneficios y riesgos entre las partes.

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
para todos

Se ha visto que el mínimo de un contrato o un convenio para la operación del Metro tiene que tener:

- Los intervinientes y su capacidad para suscribir este instrumento;
- Que antecedentes motivaron la suscripción del mismo;
- El marco legal que se aplica;
- La denominación y naturaleza del contrato;
- Alcance, objetos;
- Obligaciones de las partes;
- Vigencia del contrato;
- Garantías; Multas, en alguna ocasión salió una duda de que un contrato de esta naturaleza no lleva multas, es imposible, esa es justamente la teoría de que el Estado tiene una capacidad superior y que no está a la par con los privados;
- Las cláusulas de carácter técnico, económico, ambiental, social, laboral, solución de controversias, aquí en la parte social se ha incluido el tema del...

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante señor concejal Juan Manuel.

Concejal Sr. Juan Manuel Carrión: Gracias, es un punto de orden señor Alcalde.

Llevamos ya dos horas diez minutos, creo que tenemos una descarga excesiva de información, este es un sitio, no sé si lo sentirán mis colegas, extremadamente frío, es una heladera, creo que estamos expuestos por esas condiciones a situaciones no óptimas, las pantallas nos permiten, al menos en mi caso, visualizar lo que se está llevando acá, yo creo que es tiempo de pasar a que expresemos los concejales nuestros criterios y observaciones sobre este tema.

Gracias.



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Por favor, si es que puede concluir con lo que se ha solicitado desde el inicio de esta sesión en torno a los insumos que se debe mantener para el modelo, desde su punto de vista jurídico, si son viables para que el Directorio en su momento y el Concejo pueda enterarse, pueda conocer sobre el modelo de contratación que podría poner a operar el Metro de Quito.

Un punto de información de la señora concejala Mónica Sandoval.

Concejala Mónica Sandoval: Mucha gracias señor Alcalde.

Creo que antes de abrir el debate deberíamos conocer la postura del otro consultor, del doctor Juan Pablo Aguilar, para tener una visión en contexto, de ahí si abrir el debate, quizás si la señorita funcionaria puede acelerar su exposición porque eso de ponernos la pirámide de Kelsen aquí, no cabe.

Gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Claro, yo al menos esa pirámide ni conozco, entonces tengan de bondad de ser más concretos para avanzarlo, por favor.

Abg. Karina Escobar, Funcionaria de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Claro, con todo gusto.

Finalmente, vamos a parar aquí la presentación y se va a hacer una respuesta sencilla; el ordenamiento jurídico para las empresas públicas establece dos mecanismos o dos vías, acogernos a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública a través de procesos comunes o a través de procesos especiales; los procesos comunes por el monto de esta contratación es la licitación y se encuentran ampliamente regulados en la ley, en el reglamento y en las resoluciones expedidas por el SERCOP, para este procedimiento se requeriría hacer varios procesos en función de las necesidades técnicas y económicas que ya ha manifestado, y por otra parte, la empresa tiene todos los caminos establecidos en la Ley Orgánica de Empresas Públicas en el artículo 35 y 36, y acogiendo el mismo informe del doctor Aguilar, en el que establece que lo que no está prohibido por el ordenamiento jurídico puede realizarse y partiendo del principio de legalidad la empresa pública está facultada para acoger cualquiera de las dos vías de manera motivada y lo que sea más conveniente para la operación de la Primera Línea del Metro de Quito y para la ciudad.

Esa sería la respuesta corta señor Alcalde.



Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Perfecto, por favor el señor concejal Mario Granda tiene un punto de información.

Concejal Dr. Mario Granda: Gracias Alcalde.

Yo más bien quiero agradecer y felicitar la intervención de la colega, la doctora, porque esa es la parte fundamental, y que ha dicho en la parte fundamental señor Alcalde, que es el Directorio el que tiene que resolver el tema, inclusive nos habló de que hay un informe de la Procuraduría General del Estado que no puede decir otra cosa sino esa, que hay que cumplir lo que establece la norma que rige a esa empresa, y el máximo organismo es el Directorio, si bien es cierto aquí estamos para dar nuestras opiniones, etc., pero es responsabilidad del directorio la aprobación, y lo dijo, o lo toma o lo deja, y hay que tomarlo si cumple las normas legales o dejarle si no cumple y decir: esto no podemos aprobar porque no cumple las normas legales.

Tenemos ya un informe, todos tenemos el informe de la consultoría del doctor Juan Pablo Aguilar, de pronto va a ser una hora más en la exposición pero yo ya leí todo, que se resume a 7 conclusiones; entonces simplemente los señores miembros del directorio deben haber leído todos estos documentos, y tenemos que ser claro señor Alcalde, compañeros concejales, y debo decir, he escuchado en la prensa, en la radio, etc., es decir que usted es el que tiene que determinar el modelo, yo creo que no es así, ya lo acaba de decir, es el directorio, y ojo, como siempre digo, yo no le estoy defendiendo usted sino mi verdad, mi realidad, lo que nace de mi conciencia y de mi análisis, como digo siempre, felizmente no somos ni coidearios como para estar siendo parte de esa defensa, pero yo tengo que opinar, dar mis opiniones en base a los temas de carácter legal, yo personalmente estoy segurísimo, clarísimo que es el directorio el que tiene que resolver, lógicamente, el pedido de los compañeros concejales, con todas las atribuciones que le corresponde ha pedido justamente tratar el día de hoy en sesión extraordinaria, pero el tema es ese señor Alcalde, tenemos que estar, creo yo, compañeros concejales, quien es el responsable de determinar exactamente el modelo a escoger para el funcionamiento del Metro, frecuencias, etc., es el directorio de la empresa.

Por lo tanto quiero llevar, a mí personalmente me aclaró más de lo que yo ya estaba conociendo sobre este tema de la competencia del directorio.

Gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias señor concejal, por favor si ya concluyó la abogada, muchas gracias, vamos a recibir el segundo pedido, adelante señorita Secretaria.



Sale de la sesión el concejal Dr. Mario Granda, a las 12h41. (20 concejales).

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Dentro del punto uno, la letra b).

b. Informe sobre la “Consultoría de asesoramiento legal al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito”, a cargo del Dr. Juan Pablo Aguilar Andrade.

Me permito informar señores miembros de este Concejo, que el doctor Juan Pablo Aguilar, está conectado por vía telemática a esta sesión.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Bienvenido doctor gracias.

Dr. Juan Pablo Aguilar Andrade: Gracias señor Alcalde, un saludo a todos quienes participan en esta sesión, un feliz año a todos, señor Alcalde, señoras y señores concejales.

Me han pedido que concurra a esta sesión para explicar el contenido del informe que presenté el 23 de diciembre del año pasado, en el que analizaba dos alternativas para la operación de la Primera Línea del Metro de Quito; entiendo que todos ustedes conocen el informe, voy a ser lo más corto posible, en honor al tiempo, y no voy a entrar en detalles para concentrarme exclusivamente en los temas de fondo que creo que son los que aquí interesan.

Lo que se me encargó fue comparar dos alternativas, establecer que viabilidad tenían esas dos alternativas para la operación de la Primera Línea del Metro de Quito; esas dos alternativas fueron la que se identificó como contrato por giro específico del negocio y la alianza estratégica.

Empiezo por primera; la contratación por giro específico del negocio no es en realidad un contrato específico de una forma determinada de contratación, es simplemente un procedimiento precontractual, el contrato al que se refiere y que es el que nos interesa en este caso, es el contrato de prestación de servicios; ese contrato de prestación de servicios tiene un procedimiento común que está ligado a la Ley de Contratación Pública, varios procedimientos especiales y uno de esos es el de giro específico del negocio, pero el contrato es un contrato de prestación de servicios, y este debemos analizarlo con independencia al procedimiento que se pretenda usar.



El contrato de prestación de servicios es un contrato administrativo típico que todos conocen, el contratista presta un servicio a la contratante y recibe una remuneración por ello, no hay ninguna complicación en relación a esto.

Lo que si requiere una mayor explicación es esta alianza estratégica, a diferencia de la prestación de servicios que está claramente individualizada, definida en la ley, que tiene una larga historia en el derecho ecuatoriano; la alianza estratégica no ha sido claramente individualizada en nuestro ordenamiento jurídico y, simplemente, como aquí se ha dicho, se la menciona como una posibilidad de contratación, una posibilidad de asociación de las empresas públicas de acuerdo con el artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

Ahora bien, si la ley habla de alianza estratégica como contrato específico, hay que entenderlo como un contrato distinto a otros que están regulados por la legislación ecuatoriana, distinto a por ejemplo; las sociedades, distinto a las concesiones o delegaciones o a las prestaciones de servicios, para referirme sólo a los casos más importantes.

Si la alianza estratégica no fuera un contrato distinto, con características diferentes a estos contratos que he dicho, no tendría sentido referirse a ella, no se puede tener un contrato con dos nombres, si se da dos nombres distintos a un contrato, es porque en realidad son dos contratos distintos y lo que hay que establecer es cuál es la especificidad de esos contratos.

Como se ha entendido la alianza estratégica en la práctica internacional, esta ha sido una práctica nacida en el sector privado, la idea básica de la alianza estratégica es que dos negocios distintos encuentran que pueden llegar a ciertos acuerdos que les permiten potenciarlos individualmente; como decía la doctora Escobar, ambos sacan una ventaja de esto de trabajar en conjunto, pero trabajan en conjunto no como una asociación, no otorgando una concesión, ¿cuál es la idea?, no es que el uno contrata al otro para que le dé un servicio, no es que el negocio 1 encarga al negocio 2 la realización de actividades propias del negocio 1, cada asociado sigue haciendo lo que hace, maneja su propio negocio pero se coordinan para obtener beneficios mutuos.

En mi informe puse un ejemplo, está en los manuales, el ejemplo Starbucks y Barnes & Noble, que creo que todos conocen, hay una operación conjunta, librería y cafetería, dos negocios distintos que funcionan en un mismo espacio y eso permite que se potencien el uno al otro; cada uno sigue realizando sus propias actividades pero en la medida que están coordinadas obtienen beneficios mutuos, no es que la cafetería vende libros, no es que la librería vende café, cada uno sigue haciendo lo que siempre ha hecho.

Tanto el contrato de alianza estratégica como la prestación de servicios están previstas en nuestro ordenamiento jurídico entonces pueden utilizarse, no hay duda de que son



mecanismos posibles dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano, lo que hay que preguntarse es cuál es el esquema que queremos utilizar, y aquí creo que es necesario referirse a lo que recalcó el Gerente de la Empresa, dice: *“aquí no hay que ver sólo el aspecto jurídico”*, hay un oficio del Viceministro de Finanzas en el que dice que no hay que ver sólo el aspecto jurídico, ante eso mi respuesta es ¡noticia!, así es, no hay que ver sólo el aspecto jurídico; el aspecto jurídico es la instrumentalización de una solución técnica previamente definida, y aquí nos han expuesto una serie de planes acerca de cómo debería operar el Metro de Quito; bien, así queremos que opere el Metro de Quito, esto son los riesgos, estos son los temas financieros estas son las posibilidades, si esto es así cual es el mecanismo jurídico posible.

En abstracto se puede hablar de cualquiera de los dos contratos, cual es este mecanismo que nos han planteado en el tiempo anterior y que se me pidió analizar los documentos; a grandes rasgos el esquema contempla encargar a un operador externo, al que se ha llamado el socio estratégico, el tráfico y las estaciones del sistema, esto implica, según los documentos que a mí me entregaron:

- Centro de control;
- Conducción de trenes;
- Supervisión de línea;
- Administración de estaciones; y,
- Personal de seguridad

Esto es plenamente posible por medio de un contrato de prestación de servicios, se definen las tareas que debe ejecutar el operador, se le contrata y se le paga una remuneración por su trabajo.

¿Qué hay que ver?, todos esos aspectos técnicos que se han visto, hay financiamiento o no, el esquema financiero funciona o no por medio de un contrato de prestación de servicios, es posible o no técnicamente manejarlo de manera adecuada, etc., lo que yo no veo es la posibilidad de que se pueda aplicar una alianza estratégica para este caso, ¿por qué?, porque no estamos hablando de dos negocios distintos que se ponen de acuerdo para operar conjuntamente, estamos hablando de encargar a un operador tareas propias del negocio de la Empresa Metro de Quito, volvamos al ejemplo de Starbucks, tengo una librería, me parece conveniente que haya una cafetería, yo vendo libros no sé nada de café, me pongo de acuerdo con el negocio que sabe de café y operamos juntos en el mismo espacio, esa es una alianza estratégica.

Lo que se está planteando en el Metro de Quito implicaría que, en el caso de Starbucks, la cafetería no sólo vende café sino que se le encarga la venta de libros, ¿esto qué es?, esto jurídicamente es una prestación de servicios o una concesión si pensamos en el sector público, una concesión o delegación no es una alianza estratégica.



En el esquema para la operación de la Primera Línea de Metro de Quito, que se me pidió analizar, no se juntan dos negocios distintos sino que se pretende contar con conocimientos y experiencia de alguien que tiene el mismo negocio, la operación de metros, para que opere el Metro de Quito, otra vez, eso sería una prestación de servicios o una concesión o delegación, depende de los detalles, de las estipulaciones contractuales, de la forma en que armemos esto, pero de ningún modo puede concebirse como una alianza estratégica; una de las primeras cosas que nos enseñan a los abogados es que la esencia de un contrato no se modifica porque se le cambie de nombre, en otras palabras, una concesión, una delegación, una prestación de servicios no dejan de ser tales porque os imaginemos que lo que estamos haciendo es una alianza estratégica.

¿Cuál es el problema aquí?, lo que me parece es que la empresa ha definido que la mejor opción es entregar la operación a un privado, pero el problema es que la empresa no puede delegar la operación al privado, lo han dicho aquí, el único que puede hacer esa delegación es el Municipio de Quito, pero eso no se soluciona entregando la concesión y diciendo que es una alianza estratégica, hay que respetar las particularidades de cada contrato, ¿es posible entregar en concesión el Metro de Quito?, ¿es posible que funcione un esquema como el que aquí se ha planteado?, sin duda que es posible pero no por medio de la empresa, aquí se enfrentan dos esquemas de operación de servicios públicos, y creo que alguno de los concejales se refirió a eso.

Uno es el esquema de prestar el servicio por medio de una empresa pública que es lo que inicialmente se ha escogido y por eso se creó la Empresa Metro de Quito; otro es dar una concesión. Resulta que ahora la empresa dice, yo necesito, no tengo la experiencia suficiente, no tengo los conocimientos para operar sola el Metro de Quito, necesito la participación de un privado que haga tareas de operación, eso que implica, cambiar el esquema de empresa por el esquema de concesión, ¿es eso posible?, sí, pero tiene un nombre “concesión” no alianza estratégica.

Estos son señor Alcalde, señores concejales, señoras concejales, me parece, los temas fundamentales del informe que presenté, están resumidos en las conclusiones que constan al final del informe y quedo a sus órdenes para atender cualquiera de sus planteamientos.

Muchas gracias.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias señor doctor Juan Pablo Aguilar su intervención, ahora vamos a dar la palabra a los señores concejales que han solicitado; tienen la palabra el señor concejal Guarderas, señor Vicealcalde.

Voy a tratar de dar la palabra en forma alternada para que puedan intervenir.



Concejal Dr. Santiago Guarderas: Señor Alcalde.

Quisiera en este punto pedirle que me permita, para conocimiento de los señores miembros del Concejo, dar mi informe y de esa manera tienen todos los insumos necesarios para que pueda entrar al debate, de esa manera terminamos ya las exposiciones y podemos escuchar, señor Alcalde.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Adelante por favor con el número c), si es tan amable señorita Secretaria.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Nada más señor Vicealcalde, porque tenemos el punto c) para ir en el orden establecido en la convocatoria, es:

- c. **Informe sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo, a cargo del señor Édison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.**

Si ya se expuso señor Édison Yánez, para pasar por favor al punto d).

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Si, ya expuso. ¿Todavía falta algún detalle más?

Por favor señor Vicealcalde, si es tan amable para que completemos del orden del día y luego de tener su intervención, adelante señor Gerente.

Ing. Édison Yánez Romero, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito: Gracias, buenos días a todos nuevamente, señores concejales, señoras concejales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS PARA LA OPERACIÓN DE LA PLMQ

- La documentación para la alternativa de Alianza Estratégica se encuentra concluida y está siendo socializada con las empresas internacionales interesadas en operar la PLMQ y la banca multilateral.
 - Proyecto Asociativo
 - Bases para el proceso de contratación
 - Planes operacionales y de mantenimiento
 - Modelo Financiero
 - Marco Jurídico
- Se ha realizado el análisis de las alternativas de contratación.
 - Matriz Comparativa
 - Cronogramas a detalle



El siguiente punto de las gestiones y decisiones adoptadas por la operación de la Primera Línea de Metro de Quito, en las pantallas encuentra la documentación de las alternativas de alianza estratégica que se ha venido trabajando desde el año 2017, que encontramos nosotros, fueron entregadas a las operadoras internacionales y a la banca multilateral, se ha entregado:

- El proyecto asociativo;
- Las bases del proceso de contratación;
- Los planes operacionales y mantenimiento;
- El modelo financiero; y,
- El marco jurídico.

Que es lo que se ha generado y estamos a la espera de que tanto la banca multilateral como los operadores nos den sus observaciones y aportes para poder tener un documento mucho más estructurado.

Con respecto a las alternativa de contratación, se ha hecho una matriz comparativa tanto de las opciones de alianza estratégica como de las opciones de contratación por servicios y cada una esas opciones tiene un cronograma a detalle, que también se les hará llegar oportunamente para poder definir qué es lo que representa cada una de las opciones.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	Tipo de Proveedor	Participante	Bases Legal	Plazo Referencial del Contrato	Tiempo del proceso (Fase previa, primera y firma de)	Actor(es) Externo(s)	Requerir priorizar	Determinación de necesidad y disponibilidad	Estudiar	Fuente Certificadora	Fuente de Financiamiento	OPMIBO para financiar	INVERSIÓN de	Actividad(es) Paralela(s)	Fecha Proyección	Fecha Operativa	
Proveeduría Asociativa	Alianza Estratégica	Selección Directa (proceso calificable)	Empresa Pública de la Comunidad Internacional	Art. 35 y 36 LOEP, Arts. 17 RPA	Entre 4 y 10 años (de que determine el modelo comercial y financiero)	16 (E mayor operac.)	Empresa Pública de la Comunidad Internacional, Administración General, Secretaría de Planeación, Secretaría de Movilidad	Proyecto Público	SI	Informe Técnico económico y legal Informe Secretaría Movilidad Otro	Certificación Procuatatoria	México (aporte del proveedor o parte del pública)	N/A	SI	Obtener certificación procuatatoria, Gestionar Financiamiento y Fondo Municipal	15/02/2021	09/09/2021
		Concurso Pública	Comisión de Pruebas de la EPMSI: Concurso privado, Pública, concurso, consorcio mixto, etc.	Art. 12, 13 y 14 Sociedad	Entre 4 y 10 años (de que determine el modelo comercial y financiero)	100 (E mayor operac.)	Operador y entidad privada, ADMINISTRACIÓN GENERAL, SECRETARÍA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Iniciativa Privada (Pública) o Iniciativa entera	SI	Informe Técnico económico y legal Informe Secretaría Movilidad Otro	Certificación Procuatatoria	México (aporte del proveedor o parte del pública)	N/A	SI	Obtener certificación procuatatoria, Gestionar Financiamiento y Fondo Municipal	15/02/2021	24/09/2021
Contratación Pública	Contratación de Servicios	Régimen Especial	Empresa Pública de la Comunidad Internacional	Art. 21 LOSNOP	Hasta 4 años (de que determine el modelo comercial y financiero)	16 (E mayor operac.)	SEROP, ADMINISTRACIÓN GENERAL, SECRETARÍA DE PLANEACIÓN	Estudiar, consultar y definir los parámetros	no	Estudiar Proveedor	Certificación Procuatatoria	Fuente Pública (Forma de pago)	SI (recurso financiamiento del OPMIBO)	N/A	Obtener certificación procuatatoria, Gestionar Financiamiento y Fondo Municipal	13/06/2021	14/12/2021
		Licitación (verificar proveedor en opción concurso o otro)	Empresa Privada o Concurso	Art. 41 LOSNOP	Hasta 4 años (de que determine el modelo comercial y financiero)	227 (E mayor operac.)	SEROP, ADMINISTRACIÓN GENERAL, SECRETARÍA DE PLANEACIÓN	Estudiar, consultar y definir los parámetros	no	Estudiar Proveedor	Certificación Procuatatoria	Fuente Pública (Forma de pago)	SI (recurso financiamiento del OPMIBO)	N/A	Obtener certificación procuatatoria, Gestionar Financiamiento y Fondo Municipal	19/09/2021	19/12/2022



En la matriz que se encuentra en pantalla, que también solicitaría que por favor le pasen a Secretaría para que los señores concejales pueden tener, se definen las dos opciones de contratación, luego de todo el análisis técnico jurídicos se llega a definir cuáles son las opciones que se requiere o que se tiene jurídicamente para poder manejar los dos caminos, son caminos viables, hay diferencias de tiempo, hay diferencias en los procesos y hay diferencias en cómo se generaría la operación; es mucho más rápido, es mucho más fácil integrar con una sola cabeza y es quizás un poco más complejo lograr una operación con varios subsistemas divididos.

Las alternativas se encuentran perfectamente definidas, estos valores que se encuentran proyectados en la matriz nos dan un espacio de tiempo entre las diferentes alternativas, Metro de Quito ha trabajado en un modelo de alianza estratégica para que sea generado a través de un concurso internacional y esa es la propuesta que se sigue manteniendo desde Metro para que podamos tener todas las opciones vigentes al momento de generar la selección.

En esa matriz ustedes van a encontrar los detalles de los artículos jurídicos, el tiempo que representa y que actividades deberíamos tener en el caso de que hagamos cada uno de los pasos que corresponde para poder generar; esto se va a pasar formalmente también al Directorio, esto todavía no está entregado puesto que es fruto de los últimos análisis con respecto toda la información que se generó y se entregará también para su análisis, si es que usted lo desean, obviamente, a todos los señores concejales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS PARA LA OPERACIÓN DE LA PLMQ

Se ha coordinado con todo el sector de la movilidad las acciones que hacen falta para la operación eficiente del Metro de Quito.

- Fideicomiso
- Fondo Metropolitano de Transporte
- Red de Superficie
- Reglamento del Usuario
- Creación de autoridad única
- Traspaso de bienes / Derechos de explotación

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO

Las decisiones que adoptan el Metro de Quito se está coordinando con todo el sector de la movilidad, porque la decisión más sencilla que tenemos este momento con respecto a la operación de Metro de Quito es el punto que estamos tratando este momento; hacia adelante viene tener la constitución de un fideicomiso de ciudad y un fideicomiso particular, viene la creación del Fondo Metropolitano de Transporte o la estructuración



de un subsidio que permita garantizar la sostenibilidad de los sistemas, hay una red de superficie que Secretaría de Movilidad debe estructurar, hay un reglamento de usuario que es absolutamente necesario que incluya todos los derechos y las obligaciones y, por tanto, las sanciones que las personas y los usuarios eran tener en el sistema cuando vandalicen los trenes o cualquier otra infraestructura del sistema de transporte; hace falta crear la autoridad única de transporte y hace falta también definir el tema de traspaso de bienes o derechos de explotación de Metro de Quito.

Varios de estos ítems están en el pleno del Concejo, es muy importante empezar a plantearlos ya que es necesario su aprobación, hay ordenanzas como el tema del fideicomiso que también pasa por el Ministerio de Finanzas, el Fondo Metropolitano, la ordenanza de sanciones, son temas que Secretaría ya está trabajando para poder presentar los esquemas correspondientes y que ustedes tomen las decisiones adecuadas ya que son decisiones del Concejo en pleno.

También como parte de las decisiones y gestiones, como parte de la operación se está trabajando con todas las entidades externas, hemos tenido reuniones con el ECU911 sobre mesas de seguridad, es muy importante tener coordinados todos los insumos de seguridad; con Policía Nacional se está trabajando los planes de seguridad y planes inclusive el antiterrorismo que podría ser un escenario; con Bomberos se está trabajando los planes de contingencia; con la Agentes de Control se está trabajando planes de seguridad y atención al cliente; con el CNT y el ECU911 se está trabajando en el tema de telecomunicaciones puesto que existe una red de seguridad que se conoce como la Red Troncal Nacional que utiliza la fuerza pública para emergencias y que Metro de Quito debe también tener y se está trabajando en Fiscalía con todos los procesos judiciales que representaría tener accidentes de tránsito al interior del Metro de Quito. Todos estos detalles son parte de los procesos operacionales que tienen que estar perfectamente definidos antes de arrancar la operación.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

SISTEMA DE RECAUDO

SERVICIO DEL SISTEMA DE VENTA Y RECAUDO PARA LA PLMQ

- La Secretaría de Movilidad delegó (Of SM-2020-1322 de 18-05-2020) a la EPMMQ, la contratación de la adquisición, instalación y operación del subsistema de recaudo tarifario para la PLMQ. (Nivel 3).
- La administración, implementación y mantenimiento de los equipos del sistema de recaudo, software y medios de pago; serán contratados con aplicación de la norma legal correspondiente.
- Al momento se elabora los documentos técnicos y administrativos precontractuales.

PASILLOS DE ACCESO

- En trabajo conjunto con la Administración General, se ha concretado asegurar los fondos necesarios para la implementación de los pasillos de acceso en el marco del contrato de construcción Fase II del Metro-CL1.
- Se estima terminar los trabajos de instalación de los pasillos hasta el primer cuatrimestre del 2021.



Con respecto al sistema de recaudo, nosotros hemos realizado un trabajo acogiendo la norma técnica establecida por la Secretaría de Movilidad como ente rector de la ciudad; la Secretaría de Movilidad nos entregó el modelo para poder hacer la contratación, adquisición, instalación del subsistema de todo lo que corresponde a nivel tres hacia nivel cero; hay que tener absolutamente claro que el ente rector del sistema de recaudo es la Secretaría de Movilidad a través de lo que se denomina técnicamente como el nivel cuatro dentro de la normativa técnica y que debe ser implementado a través de la Secretaría; en ese campo nosotros hemos trabajado y adelantado algo en el tema de pasillos de acceso, ya que es muy importante, agradecer ahí el apoyo de la Administración General ya que se logró concretar todos los fondos faltantes para el cierre de obra, entre ellos la colocación de pasillos o barreras de acceso con compuertas abatibles y sensores de movimiento para que el Metro de Quito tenga la obra completa hasta el cierre de su entrega.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

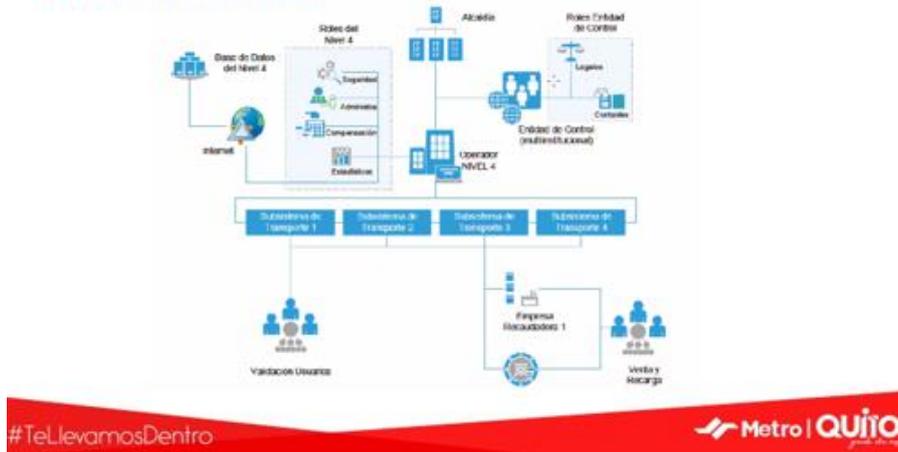


En pantalla está todo lo que se realizó con respecto al sistema integrado de recaudo, esa es la arquitectura que diseñó la Secretaría de Movilidad y Metro de Quito al ser un operador más, tiene la responsabilidad de implementar desde el nivel cero hasta el nivel tres; el nivel cuatro es lo que consolida como ciudad todo el proceso y eso está a cargo de la Secretaría de Movilidad, quien lo maneja. Ahí se encuentran las interrelaciones que se manejan entre los diferentes subsistemas, entre los diferentes niveles y se puede avanzar.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Sistema integrado de recaudo



En esa lámina del sistema integrado de recaudo lo que se genera es todos los procesos de cómo se va a generar el flujo de dinero de los diferentes subsistemas, Metro de Quito lo que hace es generar la validación y los medios de pagos correspondientes y transmitir hacia el sistema de ciudad, que es el nivel cuatro, que puede ser manejado por la Secretaría de Movilidad o, como dice la ordenanza, a través de la autoridad única de transporte que es una entidad que está pendiente de creación y que tiene que ser aprobada, obviamente, por el Concejo Metropolitano.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

Clearing – Control Ciudad



Ahí está un detalle de lo que hace el clearing, quizás por el tiempo voy a omitir detalles de esa parte, pero básicamente es lo que se encarga el control de ciudad es la Secretaría y ahí están todas las funciones de control de toda la red, tanto de superficie con los diferentes subsistemas, como bajo tierra del Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PERSPECTIVA DEL USUARIO:

Propósito:

- Presentar cómo funcionará el Sistema Integrado de Recaudo (SIR) para un usuario típico del Metro:
- En qué consiste la política tarifaria recién aprobada?
- Cuáles serán los medios de pago disponibles [p.e] efectivo, tarjeta inteligente, tarjeta bancaria);
- Cómo funcionarán las barreras de entrada en las estaciones?
- Qué alternativas habrá para hacer recargas [p.e] taquillas Metro, cajeros, internet)
- En qué momento se implementará el SIR en el Metro? En los otros sistemas?

Perspectiva del negocio:

Propósito:

- Presentar el SIR desde el punto de vista de la EPMMQ y otros actores involucrados
- Quién realizará la gestión comercial del recaudo?
- Cómo se asegurarán y consolidarán los pagos de tarifa?
- Cómo se canalizarán los recursos de subsidio operativo del Municipio al operador del Metro?
- Cómo se distribuirán los pagos de tarifa y subsidios al operador del metro y a los demás operadores (Trole, B.R.T.), etc.?
- Qué roles y funciones cumplirán la SDM y la EPMMQ en la operación del SIR?

Acciones para pasar de la idea a la realidad:

Propósito:

- Presentar las acciones están pendientes y cuál es su cronograma de implementación, entre ellas:
- Compra e instalación de los equipos de recaudo del Metro (a través del contratista de obra)
- Contratación del servicio de recaudo de tickets del Metro (a través del operador de trenes ó de un contratista separado)
- Contratación del servicio de recaudo de tickets del Trole y otros B.R.T.s
- Contratación de los fideicomisos para consolidar y distribuir los pagos a los operadores
- Otras acciones pendientes?



Hay varios trabajos que hemos realizado para diseñar todos los procesos de recaudo, en Metro de Quito se ha analizado desde la visión del usuario, desde la visión del negocio y qué acciones se ha tomado para poder tener esto ya aterrizado con un modelo real.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

- Presentar cómo funcionará el Sistema Integrado de Recaudo (SIR) para un usuario típico del Metro:
 - VIAJE METRO – OTRO SUBSISTEMA
 - Tener medio de acceso
 - Validación de ingreso en pasillo
 - Validación de salida en pasillo
 - Integración sub sistema (validación)
 - Salida sub sistema (validación)
 - VIAJE OTRO SUBSISTEMA – METRO
 - Tener medio de acceso
 - Validación de ingreso (barrera de acceso)
 - Validación de salida
 - Integración Metro
 - Salida de Metro (validación)



La funcionalidad fue pensada mirando los viajes de Metro hacia otros subsistemas y los viajes desde otro subsistemas a Metro; sin embargo, es necesario también ahí, como parte del trabajo que está pendiente, los medios de acceso, hace falta definir un medio de acceso ciudad que debe tener un estándar, la validación de ingreso en pasillo y si es que hay validación de salida es una variable que también tenemos que definir puesto que la ordenanza indica ventanas de tiempo que el importante ejecutarla como parte de la ordenanza aprobada en el modelo integral de transporte que se aprobó recientemente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PERSPECTIVA DEL USUARIO

Cuáles serán los medios de pago disponibles



Close loop - Open Loop

- ABT / Saldo - ABT
- Físico - Cloud
- Red tradicional - Red virtual
- QR - APP

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
para todos

Los medios de pago, se genera dos tipos de medios de pago que es el Close Loop y el Open Loop, siendo el modelo de ABT el que se ha definido como un modelo de medio de pago cerrado, ahí es importante que la Secretaría de Movilidad ya defina como se va realizar el modelo de pago y el modelo del código QR para poder generar el pago.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PERSPECTIVA DEL USUARIO

Cómo funcionarán las barreras de entrada en las estaciones

Los pasillos con paneles ocultables son diseñados para facilitar acceso rápido, seguro y controlado de personas a instalaciones de todo tipo, especialmente en transporte público.

A nivel estructural, están compuestos por un mueble de soporte a los paneles de vidrio deslizantes, fotocélulas de seguridad, lectores de control de acceso y control de apertura y cierre de paneles con total seguridad.

Integran sistemas de validación: biometría, huellas dactilares, reconocimiento facial, tarjetas Rfid, entre otros.



Requieren de dos módulos para formar un pasillo de acceso, conformados por un mueble que soporta los paneles móviles, las fotocélulas de seguridad, los lectores de control de acceso y

#TeLlevamosDentro

Metro | QUITO
para todos

Se ha generado el modelo de pasillos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



#TeLlevamosDentro

METODOLOGÍA PROVEEDOR DESIGNADO

ANTECEDENTES

JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE DESIGNAR SUBCONTRATISTA NOMINADO

SOLICITUD DE OFERTAS

En general, las ofertas se estructurarán como sigue:

- 1) **OFERTA TÉCNICA**- Personal clave- Experiencia- Metodología- Cronograma- Equipos a utilizar- Otros parámetros que el Ingeniero considere
- 2) **OFERTA ECONÓMICA**- Valoración de los trabajos a desarrollar

EVALUACIÓN DE SUBCONTRATISTA DESIGNADO

Análisis de la oferta técnica

Evaluación de la oferta económica

Evaluación de la oferta técnica.



Se ha generado una metodología de proveedor designado que es parte de la obra, eso lo comentamos alguna vez en una reunión anterior, se hace una evaluación de ofertas técnicas económicas y se hace los análisis y evaluaciones para poder generar la adquisición de los pasillos que es lo que había mencionado anteriormente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



#TeLlevamosDentro

METODOLOGÍA PROVEEDOR DESIGNADO

COMUNICACIÓN AL CONTRATISTA

Una vez seleccionado el Subcontratista Designado, el Ingeniero comunicará al Contratista dicha Designación, según la subcláusula 5.1.(b) de las Condiciones Generales del Convenio.

A dicha comunicación se anexará el Informe Técnico de motivación de la Designación, y las Ofertas Técnica y Económica del Subcontratista Designado.

A esta designación, el Contratista podrá presentar sus Objeciones, según la subcláusula 5.2 de las Condiciones Generales del Convenio.

El pago de los trabajos realizados por el Subcontratista Designado se realizará en base a las subcláusulas 5.3 y 5.4 de las Condiciones Generales del Convenio.



Una vez que se genera todo el proceso, se comunica al contratista y Acciona realiza todo el proceso para poder avanzar.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PERSPECTIVA DEL USUARIO

¿Qué alternativas habrá para hacer recargas?

- Taquillas (rentadas)
- Cajeros automáticos – ATM
- TVM – close loop (rentadas)
- Virtuales
- *De acuerdo a la ordenanza, no existe efectivo*
- **COSTO PROMEDIO RED FISICA DE RECARGA 30% DEL SERVICIO**



#TeLlevamosDentro



Se ha pensado en el alternativa de recarga, van existir puntos ATM de recarga tanto financieros como no financieros y punto de atención al cliente que permita tener las facilidades de pago en el sistema.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

PERSPECTIVA DEL USUARIO

¿En qué momento se implementará el SIR en el Metro?

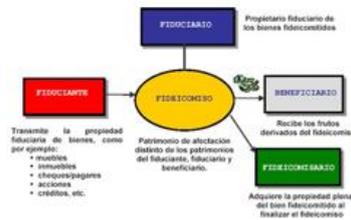
A PARTIR DE ENERO 2021:

- Concurso o aliado (definición directorio)
- Pago por servicios
- Pruebas 2021

CONDICIONES EXTERNAS

- Fideicomiso
- Fondo Metropolitano
- Política de validación
- Estándar close loop
- Autoridad única
- Nivel 4 o ciudad
- Tercera puerta

Definición de ciudad



#TeLlevamosDentro



De igual forma, a partir de enero 2021 nosotros estamos con los procesos listos y diseñados, tanto para un concurso público o para definición de alianza estratégica, se ha generado los dos cronogramas y se tiene un alcance para poder generar y cumplir la norma técnica que diseñó la Secretaría de movilidad, como ente rector de la ciudad.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



PASILLOS Y VALIDADORES



- Existen 5 estaciones multimodales (Quitumbe, Recreo, Magdalena, Universidad Central y Labrador) para conexión directa con el subsistema Metrobús-Q.
- En las estaciones multimodales existen controles de acceso que permiten el ingreso hacia la zona de embarque del Metro y a los andenes de superficie de la EPMTPO.
- Existe responsabilidad compartida en cuanto a la instalación y operación de los controles de acceso.
- La EPMMQ dentro de su contrato de provisión de pasillo ha incorporado todo el equipamiento debido a que se encuentra dentro de su infraestructura (estaciones subterráneas).

#TeLlevamosDentro



Se ha hecho un trabajo conjunto con la Empresa Pública Trolebús para poder generar la interconexión de los diferentes subsistemas, Metro de Quito y la Empresa Trolebús tienen cinco estaciones en donde están interconectados y tenemos que definir claramente de donde arranca las responsabilidades de Metro y donde arranca las responsabilidades de la Empresa Trolebús para poder generar una integración exitosa.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

IMPLEMENTACIÓN DE PASILLOS

ESTACIÓN	METRO		Intermodal	
	No. pasos	No. PMB ₃	No. pasos	No. PMB ₃
Labrador	27	2	35	1
Pipipa	9	1		
Raquelito	12	1		
La Carolina	11	1		
La Pradera	10	1		
U. Central	25	2	6	2
El Ejido	11	2		
La Alameda	9	2		
San Francisco	17	2		
La Magdalena	10	1	10	2
El Recreo	24	2	11	0
El Calzado	9	1		
Solanda	9	2		
Morán Valverde	13	1		
Quitumbe	25	1	11	2
TOTAL	221	22	73	7

- La instalación de pasillos y validadores, así como la operación del SIR en todas las estaciones intermodales a nivel subterráneo estarán a cargo de la EPMMQ y a nivel de superficie a cargo de la EPMTPO.
- Se está analizando la posibilidad de que la EPMMQ equipe las 5 estaciones multimodales en superficie.
- En cuanto a los puntos de personalización del medio de pago estarán instalados en al menos todas las estaciones intermodales en superficie.

#TeLlevamosDentro



Se definido ya la cantidad de equipamiento que se requiere, están habilitadas en el siguiente cuadro.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



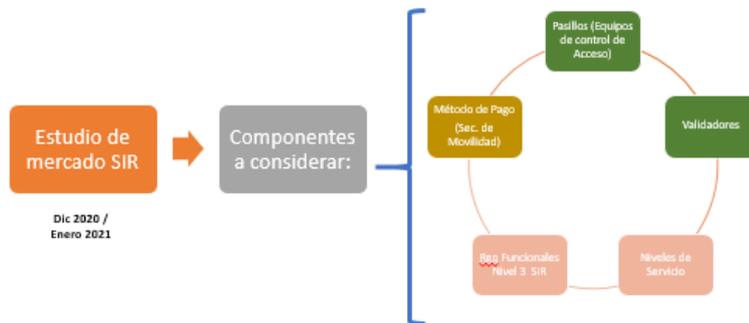
FECHAS DE IMPLEMENTACIÓN Alternativa A



Existen dos líneas de tiempo para la alternativa A, que es el modelo de alianza con las fechas de implementación y en la siguiente lámina tenemos la alternativa B, que es contratación de servicios, igual existen los cronogramas detallados de cada uno de los tiempos y de cada una de las actividades que hay que genera para que se pueda generar los procesos.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

ESTUDIO DE MERCADO SIR

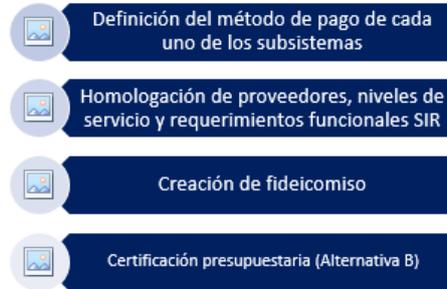


Este momento estamos cerrando ya los estudios de mercado, es decir, esa es una coordinación que se ha hecho con los asesores de despacho, ellos están llevando el seguimiento de que se trate de juntar los cronogramas tanto de Metro como de Trole, todavía no se logra acortar los tiempos en Trolebús, pero vamos avanzando de una manera eficiente.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



NUDOS CRÍTICOS



Hay nudos críticos que genera y solucionar que la definición del método de pago de cada uno de los subsistemas, la homologación de proveedores, puesto que la normativa dice que: *“cualquier proveedor que desee instalar debe ser homologado a través de Secretaría de Movilidad y autoridad única”*; hace falta la creación del fideicomiso y, obviamente, la certificación presupuestaria para el caso de la alternativa de que es prestación de servicio.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

CRONOGRAMA SIR-METRO (interno)-LOSNCP

Nombre de tareas	Duración	Comienzo	Fin
Estudios previos	40 días	mié 4/11/20	mar 29/12/20
Diagnóstico e ideas del proyecto	6 días	mié 4/11/20	mié 11/11/20
Bienes y servicios a ofrecer	1 día	mié 4/11/20	mié 4/11/20
Visita técnica estación San Francisco	1 día	jue 5/11/20	jue 5/11/20
Cuantificar el personal y requerimientos	2 días	vie 6/11/20	dom 8/11/20
Alternativas de solución	2 días	mar 10/11/20	mié 11/11/20
Perfil del proyecto	8 días	jue 12/11/20	dom 23/11/20
Análisis preliminar de las alternativas	5 días	jue 12/11/20	mié 18/11/20
Análisis de las alternativas con costos involucrados	3 días	jue 19/11/20	dom 23/11/20
Pre factibilidad del proyecto	10 días	mar 24/11/20	dom 7/12/20
Análisis socioeconómico	5 días	mar 24/11/20	dom 30/11/20
Beneficios y costos de cada una de las alternativas	5 días	mar 24/11/20	dom 7/12/20
Estudio de factibilidad	1 día	mar 8/12/20	mar 8/12/20
Selección de la alternativa	1 día	mar 8/12/20	mar 8/12/20
Especificaciones técnicas	15 días	mié 10/12/20	mar 29/12/20
Estado de mercado	15 días	mié 10/12/20	mar 29/12/20
Proceso Precontractual	104 días	mié 30/12/20	dom 24/5/21
Elaboración de TDR y pliegos	7 días	mié 30/12/20	jue 7/1/21
Certificación Presupuestaria	7 días	vie 8/1/21	dom 18/1/21
Publicación, convocatoria y preparación de ofertas	45 días	mar 19/1/21	dom 22/3/21
Verificación de producción racional	21 días	mar 23/3/21	mar 20/6/21
Negociación y adjudicación	17 días	mié 21/4/21	jue 13/5/21
Suscripción de contrato	7 días	vie 14/5/21	dom 20/5/21
Implementación del Sistema-Servicio	102 días	dom 24/4/21	dom 18/10/21
Proveído e instalación de equipamientos y software	90 días	mar 25/5/21	dom 27/9/21



Ese es un cronograma detallado, no voy a entrar en detalles, obviamente.

Muchísimas gracias, estas son todas las actividades que se tiene trabajando con respecto al sistema de recaudo y a las acciones implementadas por Metro de Quito para poder llegar a una operación exitosa del sistema, muy amables.

Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Siguiendo literal del punto del orden del día.



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

d. Informe del Dr. Santiago Guarderas, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, respecto a las acciones realizadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, en función de la delegación realizada por el Señor Alcalde Metropolitano.

Concejal Dr. Santiago Guarderas: Gracias señor Alcalde y colegas concejales.

Mediante Resolución No. 74, de 19 de octubre de 2020, el señor Alcalde resolvió por propia iniciativa delegarme las atribuciones y competencias que le corresponden como máxima autoridad administrativa y primera del ejecutivo del Municipio de Quito en las materias de asuntos relacionados con la vialidad urbana tránsito y transporte terrestre.

En ejercicio de la referida delegación realice innumerables gestiones y reuniones con los representantes del Banco Mundial, del Banco de Desarrollo de América Latina, antes Corporación Andina de Fomento y el Banco Interamericano de Desarrollo BID, quienes financian el proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito; la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, la Administración General de Municipio y la Procuraduría Metropolitana, con el objeto de coordinar acciones tendientes a acelerar la toma de decisiones para puesta en marcha de este trascendental proyecto para la movilidad de la ciudad, las cuales debieron planificarse y ejecutarse con mucha anterioridad por la Empresa Metro de Quito.

Debo indicar que el informe que hoy presento el seno del Concejo Metropolitano se circunscribe al modelo de gestión para la operación y mantenimiento la Primera Línea de Metro de Quito y al sistema de recaudo, pues además se cumplieron otras labores relacionadas con proceso de recepción de los bienes, financiamiento para operación y mantenimiento del proyecto, posibles afectaciones a los predios en el barrio Solanda, la situación en torno a la estación La Pradera, la propuesta de convenio de cooperación interinstitucional remitido por el Ministerio de Economía y Finanzas para la supervisión de la finalización de la obra y la reuniones de seguimiento bimensuales convocadas por los multilaterales.

En este contexto, la primera acción la cumplí al día siguiente de la delegación, esto es del 20 de octubre, solicitando a los representantes de los bancos multilaterales una reunión de trabajo, la cual se llevó a cabo el 27 de los mismos mes y año, en la que se analizaron entre otros temas, precisamente, la contratación de una asesoría internacional en los ámbitos técnico, jurídico y económico para la determinación del modelo de gestión, y por otro el sistema de recaudo, los cuales paso a explicar de manera detallada a continuación.



En cuanto a las acciones para la determinación del modelo de gestión para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, dos días después de la reunión mantenida el 27 de octubre de 2020, ratifiqué por escrito a los bancos multilaterales la necesidad de contar con su apoyo a través de créditos no reembolsables para la contratación de una asesoría internacional técnica, jurídica y económica, que estructurara el modelo de gestión para la operación de la Primera Línea del Metro de Quito, los documentos de la transacción, particularmente los términos de referencia y el modelo de contrato, pedido que iba en consonancia con lo exigido por los bancos multilaterales a la Empresa Metro de Quito y que consta en la ayuda memoria denominada “*Misión conjunta de multilaterales al proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito del 17 al 21 de agosto de 2020*”, y en la comunicación de 01 de octubre dirigida al Gerente General.

Conforme consta expresamente en la comunicación de 29 de octubre, hice hincapié en que lo exigido por los bancos a la Empresa Metro de Quito, va en la misma línea de contar con una asesoría técnica, jurídica y económica para que sea ésta la que determine, inclusive, cuál de los modelos de gestión recomendados por las consultoras de años pasados, delegación a un privado o alianza estratégica, es el que se ajusta a la naturaleza del objeto de contratación y responde adecuadamente a las necesidades públicas actuales; es importante evaluar, añadía, estos aspectos, pues la modalidad de contratación no puede basarse únicamente en el procedimiento contractual que tomaría menor tiempo de implementación, en su momento, las acciones de control determinarían si existe responsabilidades eventuales por eventuales omisiones en la planificación, sino que debe conservarse la naturaleza del objeto de contratación y además, que la titularidad y competencia de la infraestructura son del Municipio.

El 09 noviembre del 2020, fui invitado por el ingeniero José Agustín Aguerre, Gerente de Infraestructura del BID, a una reunión de trabajo para tratar, junto a su equipo técnico, el requerimiento de asesoría internacional, en dicha reunión solicité una vez más el apoyo de los multilaterales en la contratación de esta asesoría y el representante del BID planteó como alternativa oportuna e inmediata la posibilidad de llevar a cabo jornadas de trabajo con la participación de consultores internacionales con experiencia y conocimientos en proyectos similares y de los funcionarios y autoridades municipales con competencia para tomar decisiones en este ámbito, a fin de analizar y evaluar todo el modelo.

En vista de los beneficios que representaba esta alternativa, luego de acordar la temática en función de los objetivos que se buscaba y seleccionar la nómina de expertos, todos internacionales, los días 25 y 26 de noviembre de 2020, se llevó a cabo el seminario titulado “*Modelo de negocio, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito*”, al que asistieron los representantes de los bancos multilaterales, los miembros del Directorio y el Gerente General de la Empresa Metro de Quito, el Administrador



General, los miembros de la Comisión de Movilidad, delegados de la Procuraduría Metropolitana y el Presidente de Quito Honesto; como resultado de este seminario se patentizó la imperiosa necesidad de determinar si el modelo de negocio y contrato, el reparto de responsabilidades y riesgos, y se analizaron importantes conclusiones.

Primero, que la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro debe estar a cargo de un operador internacional con vasta experiencia; y, segundo, se consideraron como dos posibles mecanismos de contratación los siguientes; la alianza estratégica promovida por Empresa Metro de Quito, y dos, el contrato de prestación de servicios según las distintas modalidades previstas en la ley.

En el seminario sugerí que la Procuraduría Metropolitana sea quien determinare si la alianza estratégica, propuesta por la Empresa Metro de Quito, es legalmente viable según el ordenamiento jurídico ecuatoriano; sin embargo, fue el Gerente General de la Empresa Metro de Quito, quien luego de sostener que la Procuraduría tiene una posición definida en este aspecto, sugirió que sea un tercero distinto quien realice este análisis, se convino que era necesario contar con un experto local en derecho administrativo y contratación pública para cumplir este objetivo, de lo expuesto existe la evidencia digital correspondiente, considerando que el seminario fue grabado en su totalidad; al informe que les estoy entregando personalmente a cada uno sus despachos, estoy acompañando copia de toda la grabación de las jornadas a que me refiero.

En reunión mantenida con el ingeniero Agustín Aguerre, Gerente de Infraestructura del BID y representante de los multilaterales, el 26 de noviembre de 2020, se le consultó sobre la posibilidad de que el BID financiara una consultoría legal con el propósito de resolver la situación advertida en el seminario; para el efecto, se le propuso que el señor Alcalde remitiera una tema de expertos locales en derecho público y sea el BID quien lo seleccione y decida sobre los términos de su contratación, frente a lo cual el BID aceptó la propuesta, en consecuencia, el BID contrató la consultoría de asesoramiento legal al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la operación y mantenimiento la Primera Línea del Metro de Quito, que según los términos de referencia, tuvo por objeto determinar la conveniencia y viabilidad jurídica entre dos alternativas identificadas para prestar los servicios a través de una empresa operadora; la contratación de servicios, utilizando la figura de giro específico del negocio u otra prevista en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, régimen común y contrato con financiamiento, y la alianza estratégica entre la Empresa Metro de Quito y una operadora al amparo de lo que dispone el artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

El 30 de noviembre de 2020, convoqué a una reunión a todos los involucrados para informar sobre la contratación de esta consultoría, a la cual asistió el Gerente General y los miembros del Directorio de la Empresa de Metro Quito, con excepción del concejal Bernardo Abad, quien no asistió ni envió delegado, el Procurador Metropolitano;



indiqué que una vez que se contara con el producto de la consultoría, este se remitiría como contribución a la discusión fundamental sobre el mecanismo de contratación para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito.

En esta reunión, el concejal Orlando Núñez, Presidente del Directorio de la Empresa Metro de Quito, me solicitó que se gestione ante los multilaterales una segunda reunión con los dos expertos internacionales que participaron en el seminario, para tratar temas puntuales sobre el modelo de contrato; y por su parte, la Vicealcaldesa Gissela Chalá, miembro del Directorio, a través de su asesora, arquitecta María Augusta Larco, solicitó que se realice un taller para tratar exclusivamente el sistema de recaudo. Estas solicitudes fueron trasladadas a los multilaterales, quienes aceptaron atenderlas, por lo que con el apoyo de ellos se llevó a cabo el 09 de diciembre de 2020 una reunión con Manuela López, Presidenta de la Empresa Pública Subte de Buenos Aires, en la cual se analizó el modelo de gestión por contrato de servicios implementado por dicha empresa en la ciudad de Buenos Aires; más adelante me referiré a la forma en que se atendió el pedido de la Vicealcaldesa sobre el sistema de recaudo.

Previamente al evento señalado, el 07 de diciembre de 2020, invité a una reunión de carácter informativo a los representantes de las empresas internacionales interesadas, conforme el listado que me entregó el Gerente de la Empresa Metro de Quito, para hacerles partícipes de las gestiones realizadas en torno a la definición del modelo de contrato para operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, a las que me he referido anteriormente; reunión en la que además participaron: el Gerente General de la Empresa, la Procuraduría Metropolitana y Quito Honesto, atendiendo el pedido del concejal Bernardo Abad de participar en esta reunión, le extendí esta invitación a él y a todos los miembros del Directorio de la Empresa Metro de Quito; las empresas que participaron en esta reunión fueron:

- Hitachi Rail de Italia;
- Metro de Lima;
- Grupo Renfe Ayesa; y,
- El Consorcio Ferrocarril Metropolitano de Barcelona.

Destacando expresamente de mi parte, que a estas y a todas las operadoras interesadas, la Empresa Metro de Quito debe garantizarles un trato igualitario y similar acceso a la documentación e información, con el propósito de que su intervención en cualquier proceso de que se trate se realice bajo los principios de concurrencia, transparencia y publicidad.

Les informé que ha pedido expreso de algunas empresas me reuní una vez con los representantes de Hitachi, en dos ocasiones con Transdev, a una de ellas a la que asistí como invitado del señor Alcalde y una con el Grupo Internacional de Referencia de España, conformado por las empresas Renfe, Ayesa y Transportes Metropolitanos de



Barcelona, por solicitud de la Cónsul de España a través de la Dirección Metropolitana de Relaciones Internacionales; todos me hicieron conocer que continuaban interesados en participar en este proceso y que lo hacían luego de haber tomado conocimiento de la delegación que hiciera el señor Alcalde.

En esta misma reunión, el concejal Orlando Núñez, manifestó que había solicitado a la Empresa Metro de Quito que realice el análisis de la oferta técnica y económica presentada por el Grupo Francés Transdev, considerando el estado del proceso solicité que tal pedido sea reconsiderado; el 07 de diciembre de 2020, el señor Alcalde y yo, recibimos una comunicación suscrita por el Viceministro de Finanzas, economista Fabián Aníbal Carrillo, a la que parcialmente se refirió el Gerente General de la Empresa Metro de Quito, autoridad que en el marco del seguimiento y evaluación que ejecuta éste a la cartera de operaciones de crédito vigentes de la República, reiteró la preocupación de esta cartera de Estado por la situación del proyecto, pues hasta esa fecha no habrían sido resueltos varios de los asuntos que fueron advertidos por ese despacho hace más de un año y que habían sido comunicados mediante oficio de diciembre de 2019 a la empresa.

En esta comunicación se nos convocó a una reunión que se llevó a cabo el 09 de diciembre de 2020 conjuntamente con los representantes de los organismos multilaterales de crédito, con el objeto de coordinar acciones, compartir información actualizada, intercambiar opiniones y coadyuvar a la implementación de todas las tareas necesarias en beneficio del éxito del proyecto e inicio oportuno de la operación comercial del Metro de la ciudad de Quito.

Finalmente, el 23 de diciembre de 2020, puse en conocimiento de la Empresa Metro de Quito y miembros del Directorio, Procuraduría Metropolitana y Quito Honesto, el informe final de la consultoría presentada al BID por el consultor contratado por este banco multilateral, doctor Juan Pablo Aguilar, conjuntamente con el resumen de las sesiones del seminario efectuado el 25 y 26 de noviembre de 2020 y el resumen del modelo de negocio presentado por la Empresa Metro de Quito; documentos que se acordaron con el BID que se remitieran como insumos necesarios para que los miembros del Directorio adopten las decisiones que correspondan para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito.

Sobre las acciones para la determinación del modelo de gestión para el sistema de recaudo de la Primera Línea del Metro, en la primera reunión mantenida con los bancos multilaterales el 27 de octubre de 2020, también señalé la necesidad de contar con el apoyo de estos para la formulación de una asesoría internacional para la contratación del sistema de recaudo, tema sobre el cual el BID resaltó la importancia de que la Empresa Metro de Quito proceda de manera urgente con la adquisición de los equipos de recaudo y la contratación de operación del referido sistema; es así que a través de



oficio cursado el 29 de octubre al Gerente General de la Empresa Metro Quito, le manifesté que en la reunión mantenida con los representantes de los organismos multilaterales, referida anteriormente, se insistió en la necesidad de que se diferencien dos momentos, uno la adquisición de equipos y dos la contratación del operador u operadores, advirtiéndole para el primero la necesidad de que estos equipos sean adquiridos de manera urgente considerando la demora en su fabricación, la misma que puede tomar hasta nueve meses contados a partir de la orden de compra, situación que retrasaría innegablemente la entrada en operación de la Primera Línea de Metro de Quito.

Considerando que la Empresa de Transporte de Pasajeros cuenta con asistencia técnica de la banca multilateral para el proceso de contratación del sistema integrado de recaudo, en reunión mantenida el 04 noviembre de 2020, sugerí a la Empresa Metro de Quito que solicitara similar asistencia técnica, la cual podría concretarse, inclusive, con los mismos técnicos que se encuentran apoyando a la Empresa de Pasajeros.

El sistema de recaudo también fue un tema analizado en el segundo día del seminario sobre el modelo de negocios, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, no obstante, el 16 de diciembre de 2020, con el apoyo de los multilaterales se llevó a cabo una segunda jornada de trabajo denominada *“Taller sobre el sistema de recaudo para la Primera Línea del Metro de Quito”*, solicitado por la Vicealcaldesa Gissela Chalá, el cual tuvo por objeto conocer sobre la perspectiva del usuario, del negocio y las acciones que deben ejecutarse por la Empresa Metro de Quito para su implementación; en este taller también se contó con la participación de expertos internacionales y con la asistencia de los representantes de los bancos multilaterales, el Gerente General y los miembros del Directorio de la Empresa Metro de Quito, delegados de la Secretaría de Movilidad, Procuraduría Metropolitana y el Presidente de Quito Honesto.

En estas jornadas de trabajo quedó planteada una disyuntiva, si es que el sistema de recaudo tiene que ser manejado por el mismo operador que estará a cargo de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro o si debe tratarse de un operador exclusivo para ello. Como resultado de este taller, los expertos internacionales recomendaron que los mecanismos que se adopten para el sistema recaudo no deberían representar un obstáculo para los grupos vulnerables, considerando que no todos los ciudadanos están bancarizado o tiene conocimientos tecnológicos, debiendo el sistema de recaudo ser un facilitador de pago y sugiriendo que esta debería mantener por un tiempo el pago en efectivo y contar con personal destinado al usuario, a familiarizarse con el uso del sistema de recaudo, situación que debe ser considerada por la Empresa Metro de Quito.

Lo detallado hasta aquí evidencia que en ejercicio de la delegación otorgada por el señor Alcalde, se generaron los insumos necesarios para que los miembros del Directorio de la



Empresa Metro de Quito adopten las decisiones que correspondan a la operación y mantenimiento de la Primera Línea de Metro, los cuales por su especificidad deberían ser evaluados pormenorizadamente, pues responden a consideraciones estrictamente técnicas y jurídicas aplicadas a la realidad local.

Debo destacar que todas las actuaciones que ejecute en función de esta delegación, las comuniqué a Quito Honesto, a los miembros del Directorio de la Empresa Metro de Quito quienes, a mi criterio, debían estar ampliamente informados, además de que éstas respondieron a una permanente comunicación y coordinación con los organismos multilaterales.

Considerando que cumplí los objetivos de la delegación otorgada por el señor Alcalde, es de conocimiento público que el pasado 22 de diciembre de 2020, renuncié a esta delegación, con el propósito de cumplir el mandato ciudadano para el que fui electo y en mi calidad de Concejal Metropolitano retomar la facultad fiscalizadora y legislativa en el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quito.

Este informe ha sido trasladado por escrito a todos los miembros del Concejo de manera oficial a través del sistema documental, al que se han anexado los documentos referidos en mi intervención así como los enlaces para acceder a los archivos digitales.

Muchas gracias.

Asume la presidencia el concejal Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a las 13h03. (19 concejales).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Una vez que hemos terminado, vamos a abrir el debate; concejal Omar Cevallos.

Un punto de orden nada más.

Concejal Abg. Fernando Morales: Gracias señor Vicealcalde.

Un punto de orden cortísimo, por elemental respeto a las y los concejales que nos encontramos aquí, por elemental respeto a la ciudad de la crisis a la que se le está induciendo, yo les pido compañeras y compañeros concejales que exijamos la presencia del señor Alcalde, no es posible que cada vez que hay un tema complicado o conflictivo siempre se salga corriendo y se le saque el cuerpo a las responsabilidades de la ciudad, yo les pido esa solidaridad, le invito señor Vicealcalde a que por favor, este tema a la cabeza está el Alcalde, él está a la cabeza del Directorio, él tiene mayoría en ese Directorio, y nuevamente cogió el teléfono y por ahí está haciendo un poquito de tiempo, con el mayor de los respetos señor Vicealcalde quiero hacer esta sugerencia, ese pedido



por respeto a la ciudad y a los señores concejales, que esperemos y exijamos que señor Alcalde se sienta aquí para que escuche las inquietudes que tenemos.

Muchas gracias.

Concejala Dra. Brith Vaca: Señor Vicealcalde.

Concuerdo con el concejal Fernando Morales, y si es prudente hasta que el señor Alcalde se desocupe hagamos unos 5 minutos de receso, creo que es necesario el cerebro lo pide para podernos oxigenar y poder arrancar la siguiente parte de esta sesión, pongo a su consideración y a consideración de todos los compañeros concejales, y también darle tiempo al señor Alcalde para que se desocupe de esa importante llamada, elevo a moción que nos demos unos 5 minutos de receso por favor.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

El concejal Marco Collaguazo también quería intervenir, con respecto a este punto, porque el concejal Omar Cevallos tiene el uso de la palabra.

Hay una moción, la eleva a moción, y lo que nos está pidiendo es una suspensión. Voy a disponer un receso de 10 minutos para tratar de que el Alcalde está aquí presente, señorita Secretaria sírvase tomar nota de la suspensión de la sesión por 10 minutos para pedir que el Alcalde retome su actividad.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Se toma nota, señor Presidente de este Concejo.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Es la una y seis, esperaremos hasta la una y dieciséis.

Siendo las trece horas con seis minutos del jueves siete de enero del año dos mil veintiuno, se suspende la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN 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		✓

REINSTALACIÓN

Siento las trece horas con veinticuatro minutos del jueves siete de enero del año dos mil veintiuno, se reinstala la sesión pública extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, bajo la presidencia del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en el Palacio de Cristal, con la presencia de los 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

Administradora General

Abg. Santiago Jaramillo Huilcapi

Procurador Metropolitano

Abg. Damaris Ortiz Pasuy

Secretaria General del Concejo
Metropolitano de Quito (E).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Señorita Secretaria, sírvase constatar el quórum para la reinstalación de la sesión.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Me permito informar que al momento se encuentran catorce miembros del Concejo presentes, con su presencia señor Presidente de este Concejo, quince miembros del Concejo, por lo que contamos con el quórum reglamentario para reinstalar la presente sesión extraordinaria.

Ingresan a la sesión los concejales Abg. Eduardo Del Pozo, Sr. Orlando Núñez y Luis Reina, a las 13h30. (17 concejales).

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejal Morales y concejal Fiallos, solamente es puntos de información.

Concejal Abg. Fernando Morales: No, pedimos la palabra.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
En vista de que el señor Alcalde ha tenido que atender una situación, él no va a regresar y por consiguiente estaba pensando en suspender, atendiendo el pedido de ustedes. Por favor, solamente de este punto, después le doy la palabra porque primero el que tiene el uso la palabra es el concejal Omar Cevallos.

Permítame un momento, concejal Fiallo; reinstalo la sesión y vamos a decidir solamente este punto, este asunto preliminar; concejal Fiallo.

Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo: Gracias señor Vicealcalde.



Creo que el punto que estamos tratando es de suma importancia para la ciudad, para toda la ciudadanía que tiene que conocer esto que estamos discutiendo para tener en claro, clarísimo cual es el modelo de gestión, me imagino que con todas las exposiciones que se han hecho ya tienen hasta decidido, porque aquí lo que se ha expresado es eso, ya está decidido, pero yo sí creo señor Vicealcalde que tenemos que pedirle al señor Alcalde que este aquí, porque él es el responsable del Directorio, es cierto que tiene a su delegado permanente ahí, pero él tiene que estar presente para que podamos debatir entre todos la importancia de este tema del modelo de gestión del Metro, y tener claro también las diferentes posiciones y darle los insumos necesarios al Directorio para que pueda oír cuales son las posiciones diversas de los diferentes sectores que van a determinar qué es lo mejor para la ciudad.

Aquí y con todas las disculpas del caso, como ya se está introduciendo a que esto ya es irreversible, que ya está tomada una decisión, no importa que sea contra la ley, no importa que ya se haya hecho el modelo de gestión de su tiempo determinado, no importa que haya la ordenanza de la Empresa de Pasajeros, no importa que haya la ordenanza del Metro de Quito, pero aquí se va a hacer eso, y hay unas connotaciones políticas muy grave, dogmáticas inclusive, de lo que se quiere hacer, eso tiene que discutirse aquí con el señor Alcalde por eso yo pido, compañeras concejales y compañeros concejales, que pidamos la presencia del señor Alcalde para continuar con esta sesión, es cierto que tenemos muchas cosas que decir, pero también me parece que es importante que él esté presente para que escuche todas las posiciones de cada uno; por eso le solicitaría señor Vicealcalde, si es que los compañeros concejales y concejales así lo determinan, que suspendamos esta sesión y que la próxima este señor Alcalde para que podamos continuar con esta sesión.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Concejal Fernando Morales, sobre el mismo punto.

Concejal Abg. Fernando Morales: Muchísimas gracias señor Vicealcalde.

Una de las preguntas que la iba a hacer a usted es, y con toda la consideración y el respeto, iba a preguntar por qué renunció a la delegación pero, obviamente, con la exposición es evidente ya los motivos de la renuncia, el señor Gerente del Metro en medios de comunicación expresó dos temas que son cruciales; primero, que los concejales y las concejalas aquí presentes hemos demorado, en FM Mundo, la aprobación de la ordenanza y en tal virtud por eso el Metro se sigue demorando. La segunda cosa, que esto se ha vuelto de carácter político, que tiene que resolver el Directorio pero es de carácter político, está la grabación en FM Mundo.



Es una falta de respeto permanente a la inteligencia de los quiteños y a la inteligencia de los miembros del Concejo Metropolitano, es una falta de respeto que el Alcalde de Quito, el Alcalde de la capital, siempre que hay estos temas que son de contenido importantísimo para la ciudad sale corriendo, se le presentó una llamada, le está llamando tal persona, Quito le necesita al Alcalde aquí, Quito no tiene Alcalde, ese es mi criterio y espero, obviamente, que lo respeten; Quito no tiene Alcalde, y ¿por qué no tiene Alcalde?, lo más grave, nos sientan aquí más de dos horas, casi tres horas, sin informes compañeros y ustedes saben, solo llego el informe del señor de la consultoría, un informe bastante contundente y en sus expresiones también es bastante claro; un informe solo informe no nos remiten, pese a que la normativa exige que se remita los informes antes del Concejo Metropolitano, finge demencia, expresan cualquier cosa, ahorita nos enviaron los informes, no nos dejan ni siquiera revisar, se le está cuenteando al Concejo Metropolitano y cuenteando a la ciudad y lo más grave, ustedes escucharon el informe del señor consultor, se puede alianza estratégica, claro que se puede hacer, no hay impedimento legal para hacerlo, pero no la puede hacer el Directorio; Directorio donde tiene mayoría el Alcalde de la ciudad, donde tiene tres votos, donde el define con quien hace, eso me huele a amarre, me huelo a trampa, a chanchullo, está por debajo de la mesa fraguándose algo, la alianza estratégica se puede hacer siempre y cuando los concejales que estamos aquí presentes aprobemos eso y estemos de acuerdo con la alianza estratégica, pero se está queriendo hacerle aprobada al Directorio la alianza estratégica.

La concesión, el momento que se le permite a una empresa nacional o internacional ejecutar las funciones que tiene el Metro de Quito, la Empresa Metro de Quito tiene funciones específicas que están en la normativa, tiene funciones, se están inventando toda esta parte del reglamento dentro de la empresa para permitirle hacer un proceso de asociatividad, eso son leguleyadas, quiere hacer alianza estratégica cumpla los pasos que la normativa permite, caso contrario se le sigue engañando a la ciudad y se le está intentando engañar al Concejo Metropolitano.

Para terminar, señor Vicealcalde, una carta del Viceministro de Finanzas donde dice vean todos los temas de técnicos, todos los elementos y no sólo legal, que le pasa al Viceministro de Finanzas; primero tiene la horas contadas, él ya tiene que salir porque viene un nuevo gobierno; y segundo, a quien se le puede ocurrir decir “señores no vean sólo legal, vean también lo técnico”, claro que hay que ver lo técnico, pero lo más importante sigue ecuanon y lo sabemos todos aquí presentes, es lo legal, no podemos hacer nada en contra de la normativa y se atreven a presentarnos una exposición en la que casi cuatro veces nos dice “no hay que ver sólo lo legal, también hay que ver los otros elementos”, esa carta del Viceministro de Finanzas para mí que no tiene ningún valor, él no es el Procurador, él no es ningún analista jurídico y eso no tiene ningún valor en el Concejo Metropolitano.



Entonces es necesario la presencia del Alcalde de la ciudad, el Alcalde que solo está para decirnos que las transacciones ilícitas fue hackeo, el día de hoy no está presente porque seguramente le llamó alguien y le dijo no es prudente; que vergüenza lo que pasa en Quito, que vergüenza como iniciamos el año y ojalá con los elementos, cuando nos pasen los informes, cuando tengamos todos los temas técnicos, porque nos dicen hay 10 interesados, no sabemos ni siquiera cuáles son, porque se le hace bypass al Concejo Metropolitano; que este año se acabe el bypass al Concejo Metropolitano y se acabe el bypass a la ciudad.

Gracias señor Vicealcalde.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Concejala Mónica Sandoval; el concejal Marco Collaguazo, concejala Luz Elena, me pidieron la palabra previo a usted concejala y luego la Vicealcaldesa.

Concejal Marco Collaguazo, por favor; les ruego que definamos el punto preliminar, solamente estoy tratando la suspensión, porque si vamos a entrar, entonces de una vez empezamos con el debate. Concejal Marco Collaguazo le pido por favor, tengo ya dos pedidos de suspensión, yo lo puedo hacer pero estoy escuchando sus criterios, solamente de este punto por favor o si usted considera que debemos continuar.

Concejal Dr. Marco Collaguazo: Considero que debemos continuar, señor Alcalde.

Nada más.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Concejala Luz Elena Coloma.

Concejala Mgs. Luz Elena Coloma: Creo que todos nosotros tenemos cosas que decir, es una lástima y es vergonzoso que no se las podamos decir al Alcalde, no sé así como dilataron el tiempo para que el Concejo o la ciudad o el Metro y su Empresa tengan que allanarse a una sola modalidad, dilataron también el tiempo para que el Alcalde pueda irse; yo me quedo porque creo que hay que decir cosas aquí y que son importantes.

Ese es mi criterio sobre el tema de suspender, acepto lo que la mayoría decida.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Concejala Sandoval.

Concejala Mónica Sandoval: Muchas gracias señor Vicealcalde.



Es realmente impresentable que estemos en esta sesión de Concejo sin un papel, ¿quién tiene las expresiones de interés?, las 10 que dicen tener, ¿alguien las tiene?, yo las pedí, me dieron un link con un enlace y la clave no es, tienen las consultorías como para saber, ¿cuáles son las consultorías y las conclusiones a las que han arribado?, ¿quién las tiene?, nadie, venimos a un Concejo desnudos, sin nada, para analizar qué, lo que nos dicen, sólo lo que nos dicen, o sea su verdad, no nos permiten analizar en contexto con todos los documentos correspondientes cual es la mejor opción, no para el Metro, la mejor opción para la ciudad, 2.009 millones que todavía tenemos que pagar, todavía no están pagados y que además esa deuda no va con el Metro, esa deuda se queda el Municipio de Quito y pagan todos los ciudadanos con los impuestos porque no está ingresada a la tarifa, sea deuda no se paga con la tarifa.

He escuchado de todo aquí, que si es alianza estratégica, que si es gestión por contrato, pero ningún punto claro; a cuánto tiempo están pensando la alianza estratégica o el contrato por prestación de servicios, cuanto tiempo va a quedar el Metro en manos privadas, eso no me han dicho y creo que a ninguno de ustedes, tampoco nos han dicho cuáles son los costos, se van a quedar con toda la tarifa, esa tarifa también tendremos que entregar un subsidio al operador privado, ¿eso les han dicho?, yo no escuché nada, absolutamente nada, ¿cuál es la distribución de los riesgos, la demanda?, hablaban inicialmente de las rutas y frecuencias pero con una alegría, creo que no han leído la propia ordenanza que fue emitida por este Concejo y que ha tenido un costo bien alto, un costo político, que es la ordenanza del sistema integral de transporte público donde claramente, pero claramente dice que todas las rutas y frecuencias obligatoriamente tienen que alimentar el sistema troncalizado y el sistema Metro, eso quiere decir que todas la rutas que sean paralelas a nuestro sistema tienen que ser reestructuradas, tienen que ser eliminadas, nadie ha dicho nada de eso, porque eso garantiza la demanda y disminuye el riesgo, pero nadie ha dicho nada y nos centramos en un modelo, si es alianza estratégica o gestión por contratos y esto, lo más importante para la ciudad cuánto nos va a costar, cuánto tiempo va a durar y cuáles son las inversiones que se harán a futuro tampoco nos han dicho.

Yo también me quedo, me quedo hasta que esto se resuelva, pero también necesito que la transparencia en la información sea no sólo en palabras sino en hechos, yo necesito los papeles para analizar a profundidad como es este proyecto, como se está pensando entregar la mayor obra que tiene la ciudad a un privado.

Gracias Presidente.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Vicealcaldesa Gissela Chalá, solamente quiero sobre este punto de suspender, con la exposición de la concejala Brith Vaca termino este punto porque parece que estamos



interviniendo, creo que si hay la voluntad de una vez intervengamos, es decir, no suspendamos porque veo que hay un interés de intervenir.

No, esa votación de la suspensión no cabe, es una atribución, he escuchado democráticamente pero veo que más bien hay la voluntad de que nos mantengamos. Vicealcadesa ¿quiere hablar sobre este tema?, no, concejal Brith Vaca.

Concejala Dra. Brith Vaca: Gracias señor Vicecalde, compañeros concejales.

Definitivamente yo he estado paciente, esperando, pero desde el inicio esto ha sido una falta de respeto al auditorio, vienen acá con monólogos, discúlpeme, yo de profesión me dedico a la capacitación y lo mínimo cuando una persona se presenta ahí tiene que traer alguna ayuda memoria para el auditorio, que nos ha tocado aquí, tratar de entender lo que medio se podía visualizar en las pantallas, me tuve que acercar a pedir la información para poder guiar y seguir porque aquí está clarito que lo que nos querían era marearnos con una serie de información sin sustento.

Me da pena que este aquí un Gerente y que no nos den la información completa, nos hacen referencia a varios documentos que no nos llegaron con el tiempo y recién creo que están pasando, si no me acerco a pedir esta información no nos dan. Segundo, en la misma consultoría que nos enviaron hace referencia al proyecto asociativo y a las bases, todas las referencias nos hablan de eso y no nos enviaron esa información.

Estoy de acuerdo que se debería suspender porque tiene que estar aquí el ejecutivo, tiene que estar aquí el señor Alcalde, se hizo el tiempo para hacer el receso para darle el tiempo prudente para que conteste la urgente llamada que le entró, para que después pueda sentarse aquí con nosotros y explicarnos, porque él a la final, como Presidente del Directorio y como ejecutivo de la ciudad, es el que tiene que dar la cara por esto; se ha dado el tiempo prudente, igual sabemos que necesitamos hablar, este es un tema que le compete a la ciudad, que le compete a la ciudadanía saber lo que va a pasar con esa inversión de 2.009 millones del Metro de Quito y que va a pasar con esa operación, por eso es que es necesario que el señor Alcalde este aquí, en ese caso yo también quiero hablar, creo que todos hemos destinado este día para dedicarnos a este tema y necesitamos esa información, en ese caso démosle más tiempo al señor Alcalde para que pueda regresar, porque eso es lo que necesitamos tratar hoy.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicecalde del Distrito Metropolitano de Quito: Gracias, concejal Omar Cevallos, por favor.

Concejal Sr. Omar Cevallos: Señor Alcalde encargado, compañeros concejales.



Aquí se ha faltado totalmente a la inteligencia de los concejales, se ha repetido cosas que lo que quieren hacer es inducir a una decisión, a mi modo de ver esa decisión ya está tomada hace rato, no entiendo cómo se puede hablar con las operadoras interesadas cuando no se ha resultado el modelo de gestión, lo primero que hay que hacer es resolver el modelo de gestión.

Creo que hay dos elementos fundamentales que se han pedido acá, el uno es la presencia del Alcalde y el otro es los documentos de sustento para nosotros poder tener una decisión; por lo tanto lo pertinente es suspender la reunión, porque se está pidiendo esas dos cosas fundamentales, la presencia del Alcalde y los documentos de sustento para poder nosotros expresarnos sobre el tema.

Yo tengo clara la idea que lo que se ha hecho esta mañana es nada más que inducirnos a hacernos creer que el único camino es la alianza estratégica y eso está más alejado de la verdad que cualquier cosa, no es posible que incluso diga la Secretaría de Movilidad que ha hecho el seguimiento al proceso de conversaciones como si el modelo estuviera decidido, que hay un modelo de alianza estratégica, se ha hecho todas las gestiones como si eso ya estuviera decidido y eso me parece que es totalmente al revés de lo que se puede hacer las cosas en la ciudad de Quito, no se puede bautizar al guagua sin que nazca el guagua, aquí se está haciendo al revés todo el tema de esta decisión tan, pero tan importante para ciudad.

Por lo tanto señor Vicealcalde, Alcalde encargado, creo que lo pertinente es suspender por las razones fundamentales que han expresado los compañeros concejales, la una la presencia del Alcalde y lo otro, los documentos que no nos ha llegado a tiempo.

Gracias.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Creo lo siguiente concejales, tal como hicimos para reunirnos en esta ocasión, podemos asimismo resolver, solicitando al Alcalde se convoque inmediatamente a una sesión extraordinaria para continuar con el tratamiento de este punto y de esa manera suspendemos pero ya queda una resolución de que se convoque inmediatamente, puede ser en las próximas 72 horas, a la continuación de la sesión que voy a suspender, o con fecha específica y que hasta esa fecha nos permitan todos los documentos.

Concejala Soledad Benítez, por favor, y luego el concejal Juan Carlos Fiallo.

Concejala Mgs. Soledad Benítez: Muchas gracias.

Sumando a lo que usted dice Vicealcalde y estando de acuerdo, añadir “con la información necesaria para su análisis y debate”.



Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Okey, concejal Juan Manuel Carrión, perdón Vicealcaldesa, pero me ha pedido luego ha bajado y ha dicho que sí.

Concejal Sr. Juan Manuel Carrión: Gracias señor Vicealcalde.

Muy brevemente, el señor doctor Jorge Yunda Machado, Alcalde de la ciudad, seguramente estará al tanto de lo que aquí estamos tratando, yo quiero decirle muy cordialmente señor Alcalde, acá hemos venido a trabajar por la ciudad, su ausencia se ve como una falta a su trabajo, a su compromiso, el equipo de la Empresa Metro de Quito nos ha dicho, ahora el señor Gerente, que cuando recibió esta administración, el encargo de dirigir la Empresa Metro de Quito se encontró con que sobre el tema de operación nada se había avanzado y bueno, nada se ha avanzado tampoco hasta ahora al parecer, porque ha pasado ya un año y medio y estamos sin resolver problemas que podían haberse resuelto un año y medio atrás.

Estoy de acuerdo con todos ustedes que debe suspenderse esta sesión y debemos exigir pedir la presencia del Alcalde, porque no estar aquí señor Alcalde, es faltar al trabajo.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Vicealcaldesa Gissela Chalá, por favor.

Concejala Sra. Gissela Chalá: Muchas gracias Vicealcalde, compañeros y compañeras buenas tardes.

Es importante que este el señor Alcalde porque esta es la temática, lo que ustedes vieron hoy es la temática de las sesiones del Directorio de Metro de Quito, una serie de imprecisiones y a los medios si vamos a decir otras cosas, una gira de medios donde pretenden culparnos a los concejales, no sólo los que estamos en el Directorio, a todo el pleno del Concejo diciendo que es nuestra culpa que todavía no tengamos un modelo de operación para el Metro, cuando el señor Gerente está posesionado desde el 17 de julio de 2019, cuando habíamos pedido que la información del Metro no era privilegio para nadie, que se tenía que dar de manera periódica la información al Concejo Metropolitano de Quito, lo venimos pidiendo desde al año 2019, y se tenía que haber enviado los informes; muchísimas veces hemos visto resoluciones, todas son importantes, pero quizás de menor trascendencia que esta, no hemos tocado los puntos porque ha faltado la información, la información tiene que ser para todos en la misma medida.

Decía el concejal Granda, el Directorio decide, es verdad, pero siendo un servicio estratégico como lo estipula la Constitución, el pleno del Concejo Metropolitano de Quito tenía que conocer y pronunciarse.



Lo que les quería decir también es que sí, verdad, tiene que estar el señor Alcalde, porque cuando hay otras reuniones a él también le faltan a la verdad, le dicen cosas imprecisas y es importante que todos, incluyéndole al señor Alcalde, tiene que liderar este proyecto de ciudad, también él sepa la verdad de las cosas.

Gracias Vicealcalde.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Mociono que se solicite al señor Alcalde que se convoque a una sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano para el día martes, porque el martes podemos tener una sesión ordinaria de un punto e inmediatamente entrar a una sesión extraordinaria el martes 12 para la continuación del tratamiento de este tema, con la información respectiva.

Perdón concejala, ¿apoya la moción?

Sale de la sesión la concejala Lda. Blanca Paucar, a las 13h44. (16 concejales).

Concejal Sr. Orlando Núñez: Gracias.

Antes de que termine, siento que van a suspender, está aquí el señor Gerente, está aquí el equipo jurídico, háganles las preguntas a ellos, porque no aprovechamos este tiempo, yo me quiero quedar para que las preguntas que ustedes tengan, jurídica y técnicamente sean absueltas a cabalidad, quedémonos compañeros, hagamos las respectivas averiguaciones, aquí está el señor Procurador General, está la Administración General; usted señor Vicealcalde, mis respetos a su técnica jurídica, también nos puede ayudar en este asunto.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Concejal muchas gracias, hay una moción, mi moción es que se solicite...

Concejala Mónica Sandoval y concejal Eduardo Del Pozo, pero por favor ya entremos a una definición, también concejal Luis Reina. Les pido un minuto de intervención por favor.

Concejala Mónica Sandoval: Señor Vicealcalde, lo que sugiero es que el Metro de Quito nos entregue la información de todas las expresiones de interés más todas las consultorías y más las bases que están trabajando hasta el día lunes en los despachos de los señores concejales para que puedan analizar.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

De acuerdo, concejal Eduardo Del Pozo.



Concejal Abg. Eduardo Del Pozo: Gracias Santiago.

Solamente para aclarar tu moción, es importante que definas bien si es que vas a solicitar que convoque a la reinstalación para que se pueda suspender o si es que, efectivamente, se va a iniciar una nueva convocatoria, para que después tengas que clausurar esta, para que no exista esa dicotomía entre las decisiones, para que aclares tu moción nada más.

Considerando paralelamente indispensable la presencia del Alcalde, puesto que creo que no es una decisión que tomamos dentro de este Concejo Metropolitano y siendo el Alcalde el Presidente del Directorio, teniendo mayoría, por supuesto, en ese Directorio, evidentemente tiene que escuchar todos los elementos que nosotros tenemos que plantear aquí, puesto que podemos estar o no de acuerdo con lo que aquí se ha discutido, con el consultor podemos estar o no de acuerdo, donde existen dos abogados existen tres criterios solemos decir los abogados, pero discutámoslo en Concejo y discutámoslo con la presencia del Alcalde, entonces solamente se aclaración Santiago, para que definas bien la moción para que se pueda ejecutar.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito: Muchas gracias, entonces reformulo, es para convocar a una sesión extraordinaria el día martes para tratar el tema del Metro Quito, porque en verdad, lo que procede es clausurar esta sesión.

Concejal Luis Reina.

Concejal Luis Reina: Quiero dejar un pedido expreso, y el pedido expreso es que el Alcalde debe asumir el liderazgo y eso significa: uno, presidir el Directorio de la Empresa Metro; dos, presidir las sesiones del Concejo y también proporcionar toda la información del caso, que quede claro que debe asumir el liderazgo presidiendo las sesiones y presidiendo el Directorio de la Empresa porque se decide cosas fundamentales.

Quiero que en la nueva sección, dejando clarísimo el agradecimiento por la clase de que es motivación, yo quiero dejar clarísimo del agradecimiento por la pirámide de Kelsen, yo quiero agradecer por ese pensamiento tercermundista de que como no hay experiencia no se puede hacer nada, con ese concepto no hacíamos hospitales porque no había quien tenga experiencia, con ese concepto no hacíamos universidades públicas como Yachay, porque no hay quien maneje y que proponga y con ese concepto no hacíamos el Metro, que pasa pues esa mentalidad tercermundista; yo quiero que quede eso y el agradecimiento, que no nos vengan a dar clase de la pirámide de Kelsen, de que es motivación, como se hace la motivación.

Muchísimas gracias.



Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Gracias; la moción es: solicitar al señor Alcalde que convoque una sesión extraordinaria del Concejo por el día martes 12 de enero para tratar el modelo de gestión que se propone para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro, los documentos de este modelo de operación deberán ser entregados por la Empresa Metro de Quito hasta el día de mañana, viernes 8 de enero de 2021, ¿tiene apoyo la moción?

Apoyada la moción sírvase tomar votación, señorita Secretaria.

¿Cuál es el punto adicional?

Concejala Sra. Gissela Chalá: Vicealcalde, por favor que en esa información que nos van a remitir, que incluyan también todo lo que tiene que ver con el avance de obra y las multas, les hemos pedido de manera reiterada, esperemos que ahora si nos hagan llegar.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Toda la documentación.

Concejal Abg. Fernando Morales: Que es entreguen todos los documentos, cartas de intención, las cartas de los multilaterales, todo el proceso, cada uno de los documentos, no puede quedar un documento fuera de la entrega de información, por favor.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

De acuerdo, sírvase tomar votación, por favor.

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Señor Presidente, señores miembros de este Concejo, la moción planteada es:

“Solicitar al señor Alcalde Metropolitano que se convoque a una sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, para el día martes 12 de enero de 2021, a fin de tratar el modelo de gestión que se propone para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y toda documentación relacionada con este modelo de gestión, deberá ser entregada hasta el día viernes 08 de enero de 2021, incluyendo avance de obra y multas”.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:

Toda la documentación.



Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Toda la documentación, perfecto, por favor, les solicitamos muy gentilmente a los señores miembros del Concejo, poder levantar sus paletas a fin de consolidar los resultados.

Le pedimos por favor, muy gentilmente al concejal Cevallos, podría levantar su paleta para poder consolidar los resultados.

A las cámaras también les pedimos muy gentilmente poder tomar la votación en archivo digital.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	BLANCO	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					✓
VOTACIÓN TOTAL	17	0	0	0	5

Ab. Damaris Ortiz Pasuy, Secretaria General del Concejo (E): Con dieciséis votos afirmativos queda aprobada la moción planteada.

Nota aclaratoria: Una vez revisado el video de la presente sesión respecto a la votación de la moción planteada por el doctor Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito, se verifica que se cuenta con 17 (diecisiete) votos afirmativos, conforme el cuadro de votación anteriormente detallado.



RESOLUCIÓN: El Concejo Metropolitano de Quito, por unanimidad de los presentes (17 votos afirmativos), resuelve aprobar la siguiente Resolución:

RESOLUCIÓN No. C 004 - 2021

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador, en adelante, "Constitución", determina que: *"Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias..."*;

Que, el artículo 240 de la Constitución señala que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales."*;

Que, el artículo 238 de la Constitución indica que: *"Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional. Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales."*;

Que, el artículo 227 de la Constitución dispone que: *"La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación."*;

Que, el artículo 61 numeral 5 de la Constitución determina que: *"Las ecuatorianas y ecuatorianos gozan de los siguientes derechos: (...) 5. Fiscalizar los actos del poder público."*;

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en su artículo 87, establece las atribuciones del Concejo Metropolitano, conforme el literal a) indica: *"Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones"*; y en concordancia con el literal d) el cual



expresa: *“El expedir acuerdos o resoluciones en el ámbito de sus competencias para regular temas institucionales específicos o reconocer derechos particulares.”;*

Que, el artículo 323 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone: *“El órgano normativo del respectivo gobierno autónomo descentralizado podrá expedir además, acuerdos y resoluciones sobre temas que tengan carácter especial o específico, los que serán aprobados por el órgano legislativo del gobierno autónomo, por simple mayoría, en un solo debate (...).”;*

Que, el artículo I.2.155 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito prevé las potestades y competencias de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito;

Que, la Resolución del Concejo Metropolitano de Quito No. C 074, sancionada el 08 de marzo de 2016, en su artículo 16 establece: *“La facultad de fiscalización del Concejo Metropolitano y de las concejales y concejales consiste en el seguimiento, supervisión, control y vigilancia del cumplimiento de políticas públicas, planes, programas, proyectos, objetivos y normas de manejo de los recursos públicos y del cumplimiento de las reglas y procedimientos establecidos en las leyes y ordenanzas para la administración metropolitana. Para cumplir este objetivo podrá solicitar la comparecencia de cualquier funcionario metropolitano, de las empresas públicas y demás entidades del gobierno autónomo descentralizado y requerir todos los informes y documentación que estime necesarios, así como recibir las facilidades del caso para realizar inspecciones de campo.”;*

Que, la resolución ibídem, en su artículo 18 dispone: *“Los principales personeros de las dependencias municipales, entidades y empresas adscritas, están en la obligación de concurrir a las convocatorias realizadas para que participen en sesiones de comisiones o mesas de trabajo. (...).”;*

Que, mediante la Resolución No. C 001-2021, sancionada el 05 de enero de 2021, el Concejo Metropolitano de Quito, resolvió solicitar al Señor Alcalde Metropolitano que se convoque a una sesión extraordinaria, el día jueves 07 de enero de 2021 a fin de tratar cuatro puntos respecto a la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito;

Que, mediante oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2021-0026-O de 05 de enero de 2021, por disposición del Dr. Jorge Yunda Machado, Alcalde Metropolitano, de conformidad con los artículos 90 letra c) y 319 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, se convocó a la sesión No. 120 extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, con un único punto en el orden del día: *“Presentación de informes en cumplimiento de la Resolución No. C 001 – 2021 (...).”;* y,



Que, el día jueves 07 de enero de 2021, a las 10h00, en el Palacio de Cristal, se llevó a cabo la sesión No. 120 extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

En ejercicio de las atribuciones legales establecidas en el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador, artículos 7, 87 literal a) y d); y, 323 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización.

RESUELVE:

Artículo Único. - Solicitar al Señor Alcalde Metropolitano que se convoque a una sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito para el día martes 12 de enero de 2021 a fin de tratar el modelo de gestión que se propone para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito. Para el efecto, toda la documentación relacionada deberá ser entregada por las instancias metropolitanas competentes a los miembros del Concejo Metropolitano hasta el día viernes 08 de enero de 2021.

Dada en la sesión del Concejo Metropolitano de Quito, el 07 de enero de 2021.

Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde del Distrito Metropolitano de Quito:
Muy bien, declaro clausurada esta sesión, muchas gracias colegas concejales.

Siendo las trece horas con cincuenta y un minutos del jueves siete de enero del año dos mil veintiuno, se suspende la sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.

REGISTRO ASISTENCIA - FINALIZACIÓN 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		✓

DR. JORGE YUNDA MACHADO
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

DR. SANTIAGO GUARDERAS IZQUIERDO
VICEALCALDE 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	24/07/2021	
Revisado por:	Jorge Heras	Asesor General	26/07/2021	
Revisado por:	Samuel Byun	Prosecretario (S)	26/07/2021	