



**ACTA DE LA SESIÓN No. 214 ORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO  
DE QUITO, DE 19 DE ABRIL DE 2022**

Siendo las nueve horas con quince minutos del martes diecinueve de abril del año dos mil veintidós, se instala la sesión ordinaria del Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, bajo la presidencia del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, con la asistencia de las siguientes señoras y señores concejales:

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

Además, asisten los siguientes funcionarios:

Mgs. Freddy Erazo Costa

Administrador General

Mgs. Sandro Vallejo Aristizabal

Procurador Metropolitano

---

<sup>1</sup> Se adjunta como Anexo No. 1 del acta, la principalización de la concejala Mónica Armendáriz.



Abg. Pablo Santillán Paredes

Secretario General del Concejo  
Metropolitano de Quito.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Señor secretario, a efecto de poder instalar la sesión número No. 214 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, sírvase constatar el quórum legal y reglamentario.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Sí señor Alcalde.

Buenos días señor Alcalde, señoras concejales, señores concejales. En este momento, siendo las nueve horas con quince minutos, se encuentran presentes en la sala dieciséis miembros del Concejo Metropolitano.

Señor Alcalde, existe el quórum legal y reglamentario.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Muchas gracias señor secretario.

Al existir el quórum legal y reglamentario, declaro instalada la sesión No. 214 ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Mi saludo y respeto a los miembros del Concejo Metropolitano.

Señor secretario, sírvase dar lectura del orden del día.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Con su venia señor Alcalde.

*“Convocatoria a la sesión No. 214 Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Por disposición del Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde Metropolitano, de conformidad con lo establecido en los artículos 90 letra c) y 318 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, convoco a usted a la Sesión No. 214-Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, a realizarse el día martes, 19 de abril de 2022, a partir de las 09h00, en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano, con el objeto de tratar el siguiente orden del día:*

*I. Himno a San Francisco de Quito;*

*II. Conocimiento y aprobación de las siguientes actas:*

*II.1 Acta de la sesión 177 Ordinaria de 05 de octubre de 2021.*

*II.2 Acta de la sesión 178 Ordinaria de 12 de octubre de 2021.*



*III. Presentación por parte del Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro De Quito, de un informe respecto a: i) el avance de la implementación de los procesos para el inicio de operación del Metro de Quito; ii) la Convocatoria Internacional para la contratación del Operador Internacional del sub sistema de transporte de Pasajeros Metro de Quito; y, iii) Sistema Integrado de Recaudo.*

Hasta ahí el orden del día, señor Alcalde.

Debo informar a las señoras y señores concejales que, debido a los problemas técnicos en el sistema informático del Municipio, a través del WhatsApp se ha enviado los informes que han llegado hasta la Secretaría General, a los despachos de los señores concejales para su conocimiento, previo a las sesiones tanto ordinarias como extraordinarias, señor Alcalde.

**Ingresan a la sala de sesiones, los concejales Mgs. Juan Carlos Fiallo, Sr. Orlando Núñez; y, Mónica Sandoval, a las 09h16. (18 concejales).**

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene el uso de la palabra, el concejal Luis Reina.

**Concejal Luis Reina:** Buenos días a todas y a todos.

Estamos bajo el impacto del ataque cibernético, si bien el señor Secretario dice que ayer se remitió la documentación para esta sesión y para la sesión extraordinaria que está convocada hoy tarde, es decir, la información no ha sido remitida ni de conformidad a la palabra del presidente del Concejo, ni de conformidad con la normativa pertinente.

En tal razón, dada la importancia de los temas que tienen que estar tratados que es necesario y esa información que llega ayer por medio del chat de los asesores rebasan los cientos de páginas, he hecho todo el esfuerzo, más allá de atender por ejemplo un velorio, he hecho todo el esfuerzo y creo que el tema de la movilidad, del transporte, del Metro, demanda que todos los que hacemos de legisladores y fiscalizadores analicemos detenidamente esa información, solicito a todos los colegas y considerando que es atribución de este presidente y que inclusive se ha hecho suspensiones de sesión para recibir una fanesca, para recibir un grupo artístico, para cosas como esas, por hoy, solicito que se suspenda esta sesión y que estos temas sean tratados la próxima sesión ordinaria y si se quiere también conforme estaba previsto para hoy.

Presento esta moción, pero es atribución del presidente analizar estas condiciones y hago la petición formal al presidente que se sirva suspender el tratamiento de esta sesión y que también anticipe la suspensión de la sesión de la tarde.



Muchísimas gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Vamos a escuchar los criterios.

Tiene el uso de la palabra, el concejal Marco Collaguazo.

**Concejal Dr. Marco Collaguazo:** Buenos días con todos, señor Alcalde, señores concejales, señores funcionarios, ciudadanos.

Yo creo que se debe evacuar este punto, si bien es cierto es del orden del día, quiero opinar respecto de este caso, cuando ya se evacue esto.

Señor Alcalde, solicito que el señor Director Metropolitano Financiero, el Tesorero y el encargado de Coactivas se presenten ante este Concejo Metropolitano e informen sobre lo siguiente.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** La moción del señor concejal es una moción que ha pedido al Presidente del Concejo, yo quisiera escuchar previamente los criterios que tengan ustedes con respecto a este punto.

Señor concejal Bernardo Abad y luego concejal Eduardo Del Pozo.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Debería ser en este caso señor presidente con su venia, concejal Marco es incluir como punto del orden del día de esta sesión, la preocupación que usted tiene respecto a lo que quiere proponer ahora, eso es lo que cabe en este momento.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Eso va a ser posterior.

Concejal Bernardo Abad.

**Concejal Sr. Bernardo Abad:** Muchas gracias señor Alcalde, damas caballeros concejales, funcionarios y a todos quienes nos siguen a través de las redes sociales, buenos días.

El tema del Metro de Quito es un tema que requiere ser tratado con urgencia, con una urgencia tal de que cualquier retraso podría afectar, digo cualquier retraso incluso el de una semana, podría afectar todo el proceso de contratación del operador internacional.



Si bien los documentos han sido enviados con el retraso por la razón que todos conocemos, este hackeo, un hackeo sospechoso, un hackeo que hay que investigarlo, un hackeo que hay que determinar quién está detrás, porque lo que se buscaba es hacer desaparecer la información del Municipio de Quito, no es que encriptar la información para pedir un rescate, no, querían destruir la información del Municipio de Quito, afortunadamente hubo las previsiones del caso, pero si hay ese hackeo creo que todos obviamente pudimos revisar los documentos ayer y tomando en cuenta que ya está aquí el señor Gerente del Metro, está su equipo de trabajo y toda vez que hemos pedido desde hace semanas señor Alcalde que esta sesión se dé, considero que no se debe suspender, que el pueblo de Quito básicamente conozca y de primera mano, obviamente con la presencia del señor gerente qué es lo que está ocurriendo con esta obra que es la mayor obra de movilidad que se está construyendo y se ha construido en la historia del Ecuador y que está en Quito.

Son más de 2 mil millones de dólares que esta obra ha costado y no se puede dejar ahí al pueblo de Quito que simplemente está en ambigüedades, que se conozca y si es el caso y si quedan dudas, si quedan preguntas que haya otra sesión, pero es indispensable que la de hoy se dé y que todos conozcamos en detalle cómo avanza el proceso para la contratación del operador internacional para operar el Metro de Quito, y también, que se absuelvan las inquietudes, que se hagan las preguntas correspondientes, y repito, si es el caso, convocar a otra sesión.

Mi opinión es que no se suspenda la sesión de hoy, señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias.

Señor secretario puede confirmar lo que usted acaba de señalarme, que la información del Metro de Quito fue entregada oportunamente.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Señor Alcalde, señores concejales.

El día jueves se recibió en Secretaría General dos documentos de parte de la Empresa Metro de Quito, los mismos que fueron distribuidos inmediatamente a través del Sistema SITRA, ayer lo que llegó fue información de la Secretaría de Movilidad y que se entregó al chat de los asesores para que a su vez pongan en conocimiento de las señoras y señores concejales, además, un alcance de la Empresa Metro de Quito a uno de los informes que fueron distribuidos el día jueves 14 de abril.

Adicionalmente señor Alcalde, permítame informar, lo que no se ha recibido en Secretaría General es informe alguno de parte de la señora Directora de la AMT, como



tampoco se ha recibido informe por escrito de parte de la Empresa de Pasajeros, pese a que habían sido requeridos con oficio conforme su disposición indicándoles incluso con el plazo que usted había comprometido al seno del Concejo Metropolitano, señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene el uso de la palabra, el concejal Eduardo Del Pozo.

**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Gracias Alcalde.

Suscribo lo dicho por Bernardo, este es un tema de trascendental importancia para la ciudad de Quito, para el Ecuador entero, son cerca de 2.000 o 2.500 dependiendo qué sumemos, qué ha invertido el Ecuador en esta obra, nos interesa que avance, esta sesión no es una sesión resolutive sobre algo en particular, es un informe que nosotros mismo hemos solicitado, porque lo que buscamos y creo que todos en este Concejo Metropolitano es transparencia y por eso evidentemente dentro de nuestro ámbito de fiscalización hemos pedido que nos presten los informes incluso hasta para criticar, porque hay temas que nos tienen que esclarecer totalmente dentro de este seno del Concejo Metropolitano y no amerita con mucho respeto a Luis, que dilatemos este tema.

Si es que es necesario lo volveremos a tratar porque la información creo que es extensa y demás, si es que no se alcanza a evacuar hoy pero lo avancemos, arranquemos, no podemos dilatar esto más, la ciudad no puede esperar más a que esta obra importante entre en funcionamiento y si es que desde el hoy las críticas seguramente serán importantes, con estas críticas incluso la Secretaría de Movilidad, la Empresa Metro de Quito deberán solventar esas dudas, corregir pero con el tiempo necesario, si es que esto dilatamos, una, dos, tres semanas, esas mismas observaciones que saldrán hoy serán después de un mes y estaremos dilatando el proceso, no coincido con esa petición y por el contrario solicito que lo abordemos con la responsabilidad que el caso amerita.

Gracias Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra, la concejala Soledad Benítez.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** Buenos días con todas, con todos, gracias.

Con el mismo tema y también tengo para incorporar si no es favorable la solicitud del concejal Reina la incorporación de otro punto, pero con relación a este, no sólo es urgente el conocimiento no sólo de este Concejo sino sobre todo la ciudadanía, el que nos



enteremos y conozcamos qué está pasando con relación al Metro, la obra más importante no solo de la ciudad sino del país, pero no solo urgente, oportuno y transparente.

La información, le faltó decir al señor secretario, la información que nos entregaron el jueves es de 23 o 30 páginas más o menos, la situación del Metro no creo que se pueda resumir en 30 páginas, o sea, una obra tan importante, el concejal Eduardo Del Pozo bien decía, no puede ser resumida en 30 páginas y el resto de información, más de 200 hasta ayer ocho de la noche conocíamos las 200 páginas, es imposible que podamos conocer y hacer un análisis oportuno, con inteligencia, con conocimiento, no podemos hacer un análisis en ese tiempo.

No estamos diciendo, mire quién ha estado en ésta sesión puntual para darle quórum Santiago, quién le da quórum en muchas sesiones, hoy quién estuvo puntual en esta sesión siendo una sesión tan importante, no es que no queramos trabajar, pero queremos hacerlo con conocimiento de toda la información con relación a la obra más importante, el Metro.

Coincido con el concejal Bernardo Abad, raro el hackeo y justamente el punto que quiero incorporar tiene que ver con este tema, nos pudieron hacer llegar vía CD o impresa la información el jueves, no hay pretexto para decirnos que no hubo condiciones para entregarnos la información. Entonces, insisto en que se debe suspender, no estamos negando el tratamiento de este tema, creo que un día o dos para que conozcamos la información puede convocarnos Santiago el jueves a una extraordinaria, pero es importante que todas y todos no tratemos esto a la ligera, ¿Cuáles son los intereses por ese tratamiento raro, sospechoso, nada transparente? Ahí hay intereses entonces.

¿Cómo podemos tratar temas tan importantes para la ciudad de esa manera? Apoyo la moción del concejal Reina, no estamos diciendo que no se trate, que no conozcan, la ciudadanía necesita conocer este tema, pero digo de forma transparente, urgente y transparente.

Gracias.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Orlando Núñez, a las 09h28. (17 concejales).**

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene el uso de la palabra, la concejala Paulina Izurieta.

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Alcalde Guarderas, compañeros concejales y concejalas.

Realmente, me parece una falta de respeto y una irresponsabilidad atroz que se envíe una información tan importante que necesita un análisis técnico Alcalde, porque aquí el



señor gerente en una Comisión de Movilidad sin que no lo olvide, trató prácticamente de ignorantes a los concejales y es por eso, porque la información que envía es una información que tiene que ser analizada profundamente y no se puede enviar dos días antes 200 páginas, ¿Cuántos de los compañeros concejales son expertos en movilidad? Tengo mis dudas.

Sin embargo, creemos o imaginamos que el señor gerente nos va a venir a decir tres cosas que no han sido analizadas técnicamente, es la razón por la cual se tiene que analizar con profundidad esta documentación. El 22 de enero de 2022 pedí información, ¿Sabe cuánto me ha demorado hacer un análisis técnico? Dos meses, tengo información pedida con anterioridad, contrataciones, más de 20 anexos me envió el señor gerente, esa información no tienen mis compañeros concejales. Me sumo a pesar que sí tengo la información actualizada, la documentación y cierta información privilegiada compañeros, porque el señor gerente no subió los pliegos que deberíamos revisar, no está. Tan solo eso señor Alcalde.

Claro, es oportuno, pero no está la información completa Alcalde, por eso los gerentes nos tratan de ignorantes, incapaces y que no sabemos nada. Hoy deberíamos tener toda esta información, estos veinte anexos que yo tengo porque pedí, por fin me dio, ¿Tienen los demás compañeros concejales?, ¿el directorio ha tratado esto?, ¿tiene el directorio el acceso a ese pliego? Tengo mis dudas.

Me sumo a la suspensión para que nos entreguen la información completa, no la que quieren que interpretemos, porque necesitamos un análisis técnico de esto, una fiscalización técnica señor Alcalde.

Hasta ahí mi intervención.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra, la concejala Blanca Paucar.

**Concejala Lda. Blanca Paucar:** Muy buenos días con todos, a la ciudadanía que está pendiente, ojalá se esté transmitiendo, si nos puede informar si se está transmitiendo, por favor.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Estamos verificando.

**Concejala Lda. Blanca Paucar:** Entonces, esperemos que estos temas tecnológicos de la caída de las redes, del tema de los sistemas que no tenemos.





**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Sí se está transmitiendo, señora concejala.

**Concejala Lda. Blanca Paucar:** Gracias.

No sé desde donde vengan esos hackeos, a quienes les interese que desaparezcan, como dice el concejal Abad, a quienes será que les interesa que desaparezca la información del Municipio, creo que a la ciudadanía común y corriente no, a quienes tienen intereses posiblemente. En este contexto decirle, más de las 16h00 nos llegó la información y no las veinte hojas y más que nos mandó el jueves señor secretario, sino estas casi doscientas hojas, entonces, hay que decir las cosas con propiedad, no son ni siquiera señor secretario veinticuatro horas, nosotros tenemos y actuamos con responsabilidad.

En este sentido, hubiese sido bueno que nos entreguen veinticuatro horas antes, como lo decían, aunque sea que nos hagan llegar a nuestros correos personales, que sí lo pueden hacer, en físico también la podrían haber hecho, en un flash, bueno, de cualesquiera de las formas nos podrían haber hecho llegar la información complementaria que acaba de manifestar.

Pero también, quisiera saber Presidente del Concejo Metropolitano, Alcalde de Quito, ¿Qué pasa con lo de Solanda? Aquí no veo que usted le integra un tema tan importante donde las casas se están cayendo, donde la gente sigue llorando, donde hay procesos también que no se dan respuesta, hay mesas que les han tenido de un lado para otro ofertándoles tantas cosas.

¿Dónde está ese informe señor Alcalde, señores del Metro?, ¿qué es lo que pasa con esas garantías? Parece que cerramos los ojos y solamente estamos pensando que el Metro ya empiece a funcionar cuando no se ha solucionado este tema importantísimo de la gente, que se puede morir, que está afectada psicológicamente, la gente que ya no tiene dónde tener a sus hijos y que en esas casas que se están hundiendo están viviendo.

Creo que usted Alcalde sí ha visitado, se ha comprometido, conoce y haga algo, aquí debería estar esa información y por eso es que se le solicita que se suspenda esta sesión para que se pueda tratar de manera complementaria.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejala.

El orden del día se estableció en función del pedido del concejal Omar Cevallos, Presidente de la Comisión de Movilidad y responde exactamente el texto a ese tema y lo



que se discutió en semanas anteriores, la operación del Metro, por eso lo que no consta el tema de Solanda.

Concejal Omar Cevallos.

**Concejal Sr. Omar Cevallos:** Gracias señor Alcalde.

Justamente lo que usted acaba de decir, el Gerente del Metro se presentó en la Comisión de Movilidad por pedido de esta Comisión, en esta comparecencia a todos los miembros de la Comisión de Movilidad no nos satisfizo la presentación, por eso es que de manera unánime y por pedido de todos los miembros de la Comisión, se pidió a alcaldía que se convoque a una sesión extraordinaria para tratar este y el punto de la tarde.

Lastimosamente como vemos, para esta sesión de la Comisión de Movilidad tampoco teníamos toda la información, ahora se dice que no se ha llegado sino a entregar hasta ayer la información que se requería, por lo tanto, lo que queda es que usted evalúe como Alcalde, porque es potestad suya, evalúe suspender o no este punto del orden del día.

Gracias.

**Ingresar a la sala de sesiones el concejal Dr. René Bedón, a las 09h36. (18 concejales).**

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** ¿Alguien más sobre este punto? Concejal Juan Carlos Fiallo.

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** Gracias señor Alcalde.

En la Comisión de Movilidad ya se presentó el Gerente del Metro, tratamos este tema y realmente nos preocupó sobremedida los criterios vertidos ahí, y es por eso que, la Comisión de Movilidad pidió que se haga una sesión extraordinaria para que se trate este tema. Hay problemas que se han dado por este hackeo o cosas así, pero me parece oportuno que se discuta aquí porque por información que tiene que enviarnos completamente y que vamos a estudiarla bien, podemos contrastar lo que se diga aquí con lo que está en la información, porque es necesario que estos temas no solamente se nos expliquen y se nos diga las cosas, sino que nosotros con nuestras competencias podamos esa documentación contrastar con lo que se dice aquí.

Es tanto así que la Comisión de Movilidad ha pedido esto porque realmente hay muchos problemas en el Metro y no solamente es la obra física del Metro sino todos los elementos que tienen que integrarse para que esto funcione, e inclusive, todo lo que se necesita hacer paradas para las nuevas rutas y frecuencias y una serie de cosas que tendrán que explicarnos, pero considero oportuno que, tratemos este tema, lo definamos aquí y si es



necesario con las nuevas investigaciones que hagamos nosotros en nuestros despachos, con los análisis técnicos, podamos solicitar también dentro de la Comisión de Movilidad que se pueda realizar otra sesión, pero es importante que estos temas se traten.

Gracias, señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Concejal Luis Robles.

**Concejal Sr. Luis Robles:** Muchas gracias, buenos días, gracias por la palabra.

Señor Alcalde, señores concejales, creo que es importante añadir a los informes que se ha pedido y en ese sentido escuchando que no está el tema Solanda, se debe incluir en los informes porque no se ha solucionado, se vive una catástrofe, una muerte lenta en esta zona, no es fácil transmitir todas las sensaciones y lo que las personas que allá habitan nos expresan por todos los medios, físicos, de internet, por los medios de comunicación y también por las visitas que se puede hacer, es de conocimiento público, pero otra cosa es estar ahí, escuchar a un adulto mayor, a una adulta mayor que ha empleado toda su vida para tener su patrimonio, su casa y vivir sus últimos años en esta zona de la ciudad, cuando toda su juventud se ha ido, cuando todas sus fuerzas se han terminado, es imposible para ellos reiniciar de nuevo en otro lado con sus propias fuerzas, con su propia juventud, ya es imposible, la juventud se acaba y eso lo que está pasando en Solanda, personas que invirtieron su vida entera para tener su casa ahora sienten que su patrimonio está a punto de aplastarles, a punto de quitarles la vida y eso sí es importante tomarlo como qué vamos a hacer como ciudad, qué va a hacer la Empresa Metro como responsable, porque vivieron 30 años ahí sin ninguna dificultad, pasa el Metro y comienzan las dificultades, tienen identificado claramente estos tiempos de vida donde fueron tranquilos, donde fueron de vida cotidiana como toda la ciudad, pero vino esto que para ellos fue un hundimiento de sus casas y que eso hay que solucionar.

Por eso, pido que se ponga en el informe también, ¿Qué se va a hacer con Solanda? Y no cualquier cosa, no estudios porque ya sabemos lo que está ocurriendo, sabemos que debajo hay una ciénega que siempre fue una laguna y que es piso pantanoso, ¿Qué vamos a hacer es la cosa? Y hay sugerencias, hay ingenierías completas en el mundo entero, yo de mi parte sugiero que se ya se piense en las soluciones como ciudad y como Empresa Metro, soluciones concretas, puntuales, de alta inversión eso sí, pero a largo plazo, caso contrario, el Metro a lo que pasa de ley va a hacer su movimiento y las casas van a tener más afectación y Dios no quiera sea doble afectación, la obra del Metro y las familias.

Muchas gracias por la palabra.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Sobre el tema, Vicealcaldesa Brith Vaca.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Ciudadanía muy buenos días, compañeros concejales, señor Alcalde.

Este es un tema muy importante y el orden del día es muy claro, lo que la ciudadanía siempre pregunta y los medios preguntan es: “¿El Metro para cuándo?”, \$2.054'000.000,00 de inversión de todos los ecuatorianos están ahí, ¿Quiénes fueron los “ideotas”, digo los que tuvieron la gran idea de hacer ese Metro subterráneo? Tendrán que comparecer y decir a la ciudadanía lo que es.

Señor Alcalde para nosotros, nuestra función fiscalizadora es velar que entre en funcionamiento ese Metro y lo que se ha tratado aquí es necesario, lo que nos convocaron hoy es necesario para darle respuestas a la ciudadanía del Metro para cuándo.

Las otras cosas están en Fiscalía y sí tenemos y es la obligación señor Alcalde, que en otra sesión extraordinaria se exija a la Contraloría y a la Fiscalía la celeridad de las investigaciones de lo que fue en su inicio y que no vengan al estilo de Poncio Pilato algunos a decir que lo que ya pasó le toca al otro y lanzarnos la pelota al resto, a nosotros nos toca es velar que ese Metro entre en funcionamiento, señor Alcalde.

Solicito, es raro, me sumo, le pido señor Alcalde y espero que ya la Policía que se encarga de analizar estos delitos cibernéticos, ya esté investigando este caso, me parece raro que no hayamos podido tener acceso a la información y que se haya bloqueado, se haya hackeado las cuentas del Municipio.

También, me parece raro que no tengamos esos sistemas de seguridad que en el mundo ya se sabe; y, me parece más raro que compañeros repetidos, digo que están en su segundo período, pidan que no se trate este tema, porque ustedes deben tener la información de primera mano, he visto videos y esa es nuestra responsabilidad, revisar, analizar, investigar, buscar hasta debajo de las piedras si no lo hay y eso sí lo he hecho.

Tengo toda la información que nos han dado desde la primera sesión que se trató este tema que fue el 25 de junio de 2019 que ese es otro tema, pero señor Alcalde le pido que tratemos para lo que fuimos convocados, para hacer ese seguimiento y esa fiscalización para que entre en el proceso de la operación de este Metro, y como se dijo, que en el último trimestre de este año que a finales de octubre va a entrar en operación.

Eso señor Alcalde le pido y que se haga.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene el uso de la palabra, la Vicealcaldesa Gissela Chalá.



**Concejala Sra. Gissela Chalá:** Gracias Alcalde, buenos días con todos y todas.

Hace aproximadamente quince días había hecho también llegar un oficio en el cual solicitaba que haya un informe pormenorizado por parte de la Empresa Metro de Quito del proceso de licitación de operadoras del Metro, la convocatoria internacional para la contratación del operador internacional del subsistema de transporte de pasajeros Metro de Quito; y, creo que es fundamental, una vez que ya hemos disertado, hemos hablado tanto del Metro, inclusive hemos visto como dan entrevistas, creo que es fundamental tener la información oficial y para eso hemos sido convocados.

El informe se dará aquí y este no es un tema nuevo, ya lo hemos venido abordando durante tanto tiempo, ahora que se está concretando y que ya los plazos no dan tregua, creo que es fundamental que lo podamos escuchar y lo podamos abordar de la responsabilidad, como lo tomemos aquí ya depende de cada uno de nosotros, así que Alcalde, creo que es necesario que podamos ya dar inicio a esta sesión porque es un tema bastante complejo y también profundo, así que, gracias.

Un punto adicional, le había solicitado que dentro de estas sesiones de movilidad esté también un informe del corredor Labrador – Carapungo, el cual no hemos encontrado Alcalde, por favor.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Va a ser parte.

Tiene el uso de la palabra, la concejala Mónica Sandoval.

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

Llevamos 47 minutos 32 segundos discutiendo si trabajamos o no el día de hoy, yo creo que la ciudad nos paga puntualmente cada 28 nuestro sueldo y no podemos decirle hoy no vamos a trabajar porque no hemos leído los informes, si nos llegó a las cinco de la tarde, a las ocho de la noche igual, es nuestra responsabilidad leer los informes.

Hay algunos señores concejales que han manifestado que esto no es un tema nuevo, no, hemos tenido sesiones extraordinarias y largas para tratar estos temas, en medio de la pandemia hemos tenido sesiones incluso presenciales para tratar el Metro de Quito, de tal manera que no es un tema nuevo, que haya información relevante que hoy se debe tratar, precisamente creo que esa es la explicación que nos van a dar de parte del Metro de Quito, por lo tanto, creo que señor Alcalde, no se debe suspender la sesión, más bien desquitar el sueldo que nos pagan mensualmente.

Gracias.



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

Muchas gracias por las opiniones de todos ustedes, en efecto, este es un tema trascendental para la ciudad que no puede esperar más tiempo, vamos a tratar y si es necesario una nueva, una segunda, una tercera reunión lo haremos porque se tiene que tener pleno conocimiento de esta situación.

Lo que sí quiero dejar en claro es que, toda la documentación la pueden ustedes obtener, el señor Gerente del Metro no ha ocultado absolutamente nada, todos ustedes pueden tener acceso a todas esas informaciones, es una información pública y por consiguiente trataremos de que en la siguiente reunión que tengamos sobre este tema, puedan ustedes contar con toda la documentación que ustedes requieran, desde la foja cero hasta la que tenemos en este momento.

Vamos a tratar este tema, y, vuelvo a repetir, si es necesario una segunda, tercera reunión sobre el Metro, la convocaremos específicamente para ese punto.

Tiene el uso de la palabra, el concejal Marco Collaguazo.

**Concejal Dr. Marco Collaguazo:** Señor Alcalde, compañeros concejales, distinguidos funcionarios, ciudadanos de Quito.

Solicito que como punto del orden del día se incorpore a esta sesión, el informe del señor Director Metropolitano Financiero, Tesorero y Jefe de Coactivas, que ante este Concejo presenten los siguientes informes:

1. ¿Qué cantidad de dinero por recaudar representa la cartera vencida a favor del Municipio de Quito producto de los impuestos y patentes no cobrados? Detallando el valor de las deudas no coactivadas y las coactivas, debidamente detalladas por años;
2. ¿Cuáles son los procedimientos y actividades que estén realizándose para el cobro de las mismas?; y,
3. ¿Cuánto se ha logrado recaudar en lo que va del año 2022, producto de las deudas de años anteriores?

Señor Alcalde, lastimosamente no se puede hacer llegar por SITRA, pero inmediatamente que se habilite el sistema lo haré llegar a través de oficio. Estoy consciente que los señores mencionados seguramente no tienen información, solicito a usted se incorpore en otra sesión si fuere necesario, señor Alcalde.

Dos, dentro de mi tiempo. Tengo oficiado a su autoridad, para que se incorpore en el orden del día de una de las sesiones, un detalle sobre los trámites solicitados por las ligas deportivas barriales y parroquiales, que han solicitado los convenios de administración de uso de escenarios deportivos, hay tremendo retraso en estos trámites, por lo tanto, he



solicitado por escrito a su autoridad se incorpore esto en el orden del día de una de las sesiones.

Nada más, señor Alcalde.

**Ingresan a la sala de sesiones las concejalas Mgs. Luz Elena Coloma; e, Ing. Andrea Hidalgo, a las 09h51. (20 concejales).**

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal.

El punto número uno que acaba de señalar sobre lo que se adeuda al Municipio, lo vamos a incorporar en la siguiente sesión de Concejo, creo que es muy importante que, tanto el Concejo como la ciudadanía conozcan, sobre todo, una vez que se ha expedido por parte de la Contraloría un examen, en el que da cuenta que se deben \$75'000.000,00 y que hay nueve funcionarios de las administraciones Rodas y Yunda que estarían siendo responsables de la falta de este cobro, la próxima sesión.

Y lo de las ligas, en las siguientes sesiones de Concejo.

Concejal Omar Cevallos.

**Concejal Sr. Omar Cevallos:** Sobre el pedido del Concejal Marco Collaguazo que me parece que es urgente que se ponga en próximo orden del día, también se incorpore un informe de la Agencia Metropolitana de Tránsito, porque los temas de las multas por tránsito también están muy represados estos cobros, entonces, no solamente la Administración General sino también todo lo que tiene que ver con multas del Municipio en general, incluido la Agencia Metropolitana de Tránsito.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Sírvase tomar nota señor secretario, para que en el orden del día conste lo pedido por el concejal Marco Collaguazo y lo solicitado por el concejal Omar Cevallos.

Concejala Analía Ledesma, tiene el uso de la palabra.

**Concejala Mgs. Analía Ledesma:** Gracias Alcalde.

Me voy a tomar exactamente tres minutos antes de que puedan interrumpirme, buenos días con todos.

De hecho, esta intervención no la tendría que hacer si es que los funcionarios se dignaran en cumplir con su trabajo. Quiero invitarle Alcalde que usted se imagine lo que significa



venir desde cualquier parroquia dos horas, tres horas en transporte público, no importa que, si les van a hacer bolsillo, si vienen aplastados, con la esperanza de que los vecinos vienen a solucionar sus problemas en una mesa de trabajo, ¿Se imagina usted?

Resulta que el funcionario convocado a la mesa de trabajo que por delicadeza mi despacho ya le llamó para coordinar su agenda, a pesar de que si lee el artículo No. 18 con respecto a las comparecencias de la Resolución 074 no tengo porque coordinar agenda, sino que puedo llamar a una mesa de trabajo, este fue el accionar de su Gerente de Obras Públicas del día 14 de abril, quien había sido convocado bajo un oficio a una mesa de trabajo para tratar distintos temas sobre Calderón, La Libertad, Yaruqui, El Quinche sobre las personas con discapacidad, etc. Al momento que llegan los vecinos se encuentran con la novedad que el gerente no está, además que por delicadeza le llamo y ni siquiera un delegado, una delegación nada, llegan delegados sin delegación, sin conocimiento, sin autoridad para tomar decisiones.

Le recuerdo, no le voy a hacer leer el artículo No. 18 con respecto a las comparecencias porque no me da el tiempo, pero ahí se especifica claramente que el funcionario tiene la obligación de asistir, y en esta ocasión, el Alcalde indicó que con su venía no asistiría porque estaba en una reunión con usted. Le voy a recordar Alcalde, usted en la sesión del 25 de junio de 2019 en su calidad de Vicealcalde presidiendo este mismo Concejo, dijo que: *“Las personas deben respetar la majestad del Concejo”*, haga eco de sus palabras y exija que sus funcionarios tengan respeto con dichos integrantes, nosotros como concejales encarnamos la voluntad y la autoridad del pueblo de Quito,

Lo mismo le dije al señor funcionario, que este órgano colegiado tiene mayor legitimidad que la administración Yunda - Guarderas y mayor legitimidad que la administración Guarderas, aquí estamos el 100% de las voluntades del pueblo de Quito, el respeto que se exija a sus funcionarios, no solamente hacia nosotros, y adicionalmente, aquí está el señor Fernando Sancho de la veeduría del Metro.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Concejala, voy a aprovechar la observación que usted señala para pedirles a los señores miembros del Cuerpo Edilicio, que tengamos una calendarización sobre comparecencias, porque se ha dado casos en que cada uno de los 21 concejales pide la comparecencia de los funcionarios el mismo día, hora y en forma indelegable, lamentablemente no es posible que puedan estar en 21 despachos.

Creo que señor secretario, deberíamos tener una hoja para que puedan comparecer; y, ese día el señor Gerente de la Empresa de Obras Públicas estaba en efecto en una reunión de República del Salvador y mandó un delegado concejala Analía Ledesma, entonces, tenemos problemas, una cosa es que no tengan delegación otra es que sí mandó delegado, entonces, se dan esas situaciones de conflicto en que lamentablemente tienen





disposiciones justamente desde cada uno de los despachos si se chocan, deberíamos tener un ordenamiento para que puedan comparecer. Además, queda claro que pueden hacerlo ellos o sus delegados, el problema es cuando ustedes pueden con delegación, correcto concejala Analía Ledesma, no necesariamente ellos personalmente, porque de lo contrario no podrían cumplir las funciones que tienen que hacerlo de acuerdo a sus competencias.

Vamos a establecer un calendario para que se pueda establecer para respetar y no chocar los distintos puntos que tenemos los concejales, porque de lo contrario, convoca el mismo día y a la misma hora los 21 concejales, es imposible que puedan comparecer. En todo caso, que quede claro que pueden mandar sus delegados tal como lo establece la normativa.

Punto de información, concejala Paulina Izurieta.

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Alcalde, con respecto a lo que mencionó la concejala Analía Ledesma.

Hay que tomar en cuenta que sus gerentes tienen un total irrespeto a este Concejo y no tienen claridad absoluta de que nosotros somos autoridades equiparadas, no es como ellos piensan que muchos de los gerentes nos han mencionado, la única voz del Concejo es el Alcalde, eso es falso y es importante que usted hoy les aclare a sus secretarios, a sus gerentes que tienen que comparecer, se les pide con una semana de anticipación, no son caprichos y, sin embargo, ni siquiera mandan a personas que tienen capacidad de decisión sino simplemente que están de observantes.

Así que, sí le voy a pedir señor Alcalde que lo mencione este momento, aquí la autoridad somos el Concejo Metropolitano y se les pide con total tiempo de anticipación y, sin embargo, tenemos estos problemas con la ciudadanía que se molesta, nosotros no podemos tomar esas decisiones.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Vuelvo a repetirlo señores gerentes, secretarios, podrán enviar a sus delegados con delegación oficial, a efecto de que puedan atender los requerimientos de los señores concejales en sus distintas acciones, fundamentalmente de fiscalización.

Concejala Amparito Narváez.

**Concejala Sra. Amparito Narváez:** Gracias señor Alcalde, buenos días señores concejales, buenos días servidores municipales, ciudadanía.



Me quiero referir a un tema más complicado que el Metro, que es el que sufrió una joven madre en el Parque la Carolina el último fin de semana y que afortunadamente por la intervención de un ciudadano ella no murió, pero tiene graves heridas. Como Presidenta del Consejo de Protección de Derechos, como ser humano y como mujer y madre, rechazo de forma contundente este tipo de agresiones y todo tipo de agresiones para las mujeres y auguro señor Alcalde, señores concejales que, el Estado que somos los responsables, incluyendo el Municipio de Quito, podamos aprobar y darnos el tiempo también de debatir también una consolidación de la política pública alrededor de las mujeres que sufren este tipo de agresiones, y que como digo también recordando que, hace algunos años en la ciudad de Ibarra ocurrió un hecho similar que desafortunadamente perdió la vida ella y su bebé.

Eso es señores concejales, señor Alcalde, mi rechazo profundo, mi solidaridad y mi saludo para la joven madre Diana Carolina que fue víctima de un intento de femicidio, eso es nada más señor Alcalde.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Punto de información concejala Analía Ledesma.

**Concejala Mgs. Analía Ledesma:** Eso es con respecto a los delegados, me voy a referir a la parte que dice:

*“Podrán delegar a un funcionario con capacidad técnica, información y decisión sobre los temas a tratar”.*

No pueden mandar a cualquiera sin delegación a picotearse con un concejal o los vecinos, perdónenme.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Lo vamos a hacer concejala Analía Ledesma.

Tiene el uso de la palabra, la Vicealcaldesa Brith Vaca.

**Concejala Dra. Brith Vaca:** Gracias señor Alcalde.

Me quiero referir al punto que tocó la concejala Amparito Narváez. Señor Alcalde, definitivamente y lo he pedido en Concejo varias veces, el Parque la Carolina necesita una intervención urgente, el día domingo me pasé, ya van varios domingos que voy pasando por ahí, es horrible el Parque la Carolina.



Me topé con tres personas de la EPMMOP que estaban haciendo como una vigilancia, pero se quejó amargamente el funcionario diciendo que la AMC no acompaña a estos procesos y señor Alcalde me preocupa, porque creo que los funcionarios de la AMC han confundido las siglas y están pensando que es ACM Quito.

Entonces, sí es necesario una intervención urgente en la Carolina, no puede ser tierra de nadie y lamentablemente el parque está así, uno de los principales parques de la ciudad está deteriorado, nadie obedece, nadie hace caso, la pista atlética está destruida, la gente va con sus animalitos de compañía, va con las bicicletas, todo lo que no se debe hacer eso lo hacen y la señalética es una que se pierde en el ambiente, está hecho en verde, no informa nada, la gente no lo ve, pasa desapercibida y no hay Agentes de Control que hagan cumplir las normas y las ordenanzas que establecen, no hay una vigilancia completa de eso, es necesario, es urgente una intervención del Parque la Carolina, ese será otro tema también que le pido que lo que lo tratemos aquí.

Gracias, señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Dos cosas.

Voy a pedirle a la Secretaria de Seguridad que le remita un informe de todos los operativos que hemos hecho en La Carolina, inclusive el día jueves estuvimos con la Presidenta del Barrio República del Salvador que agradeció por todos esos operativos, pero voy a pedirle que por escrito le haga llegar a usted; y, de igual manera, voy a pedirle al Administrador del Parque la Carolina, al señor gerente, que presente un informe de todas las intervenciones que se ha hecho en el Parque la Carolina.

Tiene el uso de la palabra, la concejala Soledad Benítez.

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** Gracias.

Parto señalando que, me da mucha pena el que no se respete la norma y que tu palabra como primer personero quede en duda.

Desde el fin de semana hemos visto como fue imposible acceder a los sistemas informáticos municipales, el domingo por la noche en la cuenta de Twitter del Municipio se comunicaba un hackeo a la institución.

Dentro de los sistemas sin acceso se encontraba el servicio de documentación en la nube que ofrece Microsoft donde habitualmente comparten información, ¿También fue hackeado Microsoft? Creo que como ésta surgen varias preguntas quisiera solicitar que se incluya como un punto en el orden del día, esta vez siguiendo los lineamientos que planteaba Omar en la sesión anterior, o sea sin resolución, donde se nos informe qué fue



lo que pasó y también podamos comprometer a la Comisión de Conectividad a que nos informe cómo se encuentra el cumplimiento de la aplicación del Código Orgánico de la Economía Social de los conocimientos, creatividad e innovación, en particular sus artículos Nos. 142, 145 y la disposición transitoria No. 13.

Entiendo que, la Comisión fiscalizará el estado de la migración de tecnologías libres que seguramente hubiese sido un factor de disminución de riesgo para situaciones como estas, sólo un ejemplo, Microsoft Teams podría haber sido reemplazada por Mattermost que hace exactamente lo mismo y es usada por la NASA, NASDAQ, Samsung, la Fuerza Aérea de Estados Unidos, etcétera, ¿Se imagina un hackeo en la NASDAQ? Por favor, migremos pronto al software libre por seguridad y mociono que se incluya este punto en el orden del día.

Muchas gracias, espero contar con apoyo a la moción.

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

Quiero indicarles que, frente a esta situación había dispuesto al Director de Informática que pudiera estar presente aquí para que pudieran ustedes tener la posibilidad de conocer directamente todo lo ocurrido con respecto a este hackeo que es a nivel mundial, no solamente para Quito.

A ustedes que les gusta las redes, posiblemente el concejal Reina que le encanta el Twitter, puede ver que esto se dio también en España, se dio en Estados Unidos, se dio en Costa Rica; y, por consiguiente, un ataque a nivel mundial, pero si ustedes lo quieren el Director de Informática está listo para presentar un informe sobre toda esta situación.

Lamento concejala Benítez que usted quiera imponer reglas de 30 páginas, de 40, esto no es una escuela, si es que el Gerente del Metro pone 30 hojas será suficiente para dar un resumen ejecutivo lo que tenga que dar, aquí no hay ninguna resolución que establezca que tenga que tener 200, 300 páginas, y, por consiguiente, el informe que presenten los gerentes será el que corresponda para que puedan tener una explicación completa de los puntos que se están solicitando.

Hay una moción, ¿Tiene apoyo la moción?

Punto de información, concejal Juan Carlos Fiallo. Hay una doble moción, porque tiene que ver el Presidente de la Comisión de Conectividad, justamente.

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** Por eso, porque la concejala Benítez ha mencionado a la Comisión de Conectividad, precisamente este viernes que tenemos la sesión ordinaria está convocado el Director del departamento de Informática, para que nos pueda explicar con detalles ampliados, qué es lo que pasó con el hackeo, pero independientemente de lo que usted dice señora concejala, la Comisión de Conectividad



está trabajando fuertemente en tratar de que los procesos y los nuevos cambios de la administración municipal se los haga precisamente por procesos y que se cree un organismo para que pueda ser un órgano transversal y que todo lo que tenga que ver con los trámites de la ciudad de Quito, que son un martirio para toda la ciudadanía, puedan ser también llevados a mejor efecto. Por lo tanto, se está trabajando, estamos con las ordenanzas que no solamente es se refiere a soterramiento de cables, sino precisamente a la creación de un órgano que está determinado en el Código Municipal y que no ha sido implementado para que se determine con claridad todos los procesos centralizados de lo que es todo lo que tenga que ver con la información transparente y que pueda llegar al público.

Lo otro también que estamos haciendo, son las mesas de trabajo para que el Código que fue discutido creo cuando estaba el concejal Jorge Albán, eso estamos también actualizando porque las leyes cambiaron desde esa primera discusión en el Concejo, que me imagino deben haber estado ustedes ahí, por lo tanto, estamos haciendo un trabajo realmente importante y gracias a la colaboración de los concejales miembros de la Comisión, estamos haciendo un trabajo profundamente adecuado a las circunstancias de la ciudad y espero que cuando se discuta aquí en el Concejo las ordenanzas que estamos proponiendo, ustedes con su criterio las puedan mejorar y así podamos tener lo mejor para la ciudadanía, no para ciertos concejales.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Hay una moción para que el Director de Informática informe sobre el hackeo producido a las cuentas del Municipio; y, la otra...

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** (... habla sin micrófono...) Esto también podría ir para usted como ejecutivo, si es que sus funcionarios y en esta área de informática estamos cumpliendo con estas disposiciones de esta ley.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Presidente de la Comisión, ¿Podemos conocer ahora este punto?

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** Yo no escribo las cosas para venir a exponer en el Concejo, solo expongo lo que aquí se dice, no vengo preparado con un texto para poder hablar, pero lo que sí se ha hecho es que el día viernes de la Comisión de Conectividad se nos explique a cabalidad qué es lo que pasó con el hackeo, porque es el tiempo de la Comisión donde nos reunimos nosotros ordinariamente.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Es una segunda parte, sobre el cumplimiento de una ordenanza, entonces, podríamos dejar en una siguiente sesión para que pueda el Presidente de la Comisión.

Hay una moción, está apoyada la moción, voy a tomar la moción para que el Director de Informática como cuarto punto del orden del día.

¿Tiene apoyo la moción para que sea tratado como cuarto punto del orden del día el informe del Director de informática?

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** El pedido concejales y para tener la información correcta, tomémonos el tiempo que sea necesario y propongo que sea en una siguiente sesión.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** En una siguiente sesión, tanto el tema del concejal Marco Collaguazo como de la concejala Soledad Benítez.

Tiene el uso de la palabra, la concejala Mónica Sandoval.

**Concejala Mónica Sandoval:** Gracias.

También estoy de acuerdo que se apruebe el orden del día, sin embargo, todos tenemos derecho a hacer las intervenciones, yo voy a ser muy corta.

Con fecha 28 de marzo de 2022, la Contraloría General del Estado aprobó el examen sobre las bicicletas de oro, se compraron en casi \$1'000.000,00 de dólares 300 bicicletas eléctricas que están encerradas o guardadas en una bodega del Bicentenario.

Lo que pido señor Alcalde es que, en la próxima sesión ordinaria de este Concejo se pueda tratar este tema, hay 300 bicicletas guardadas, \$1'000.000,00 de dólares en una bodega, la idea es saber el plan de la Secretaría de Movilidad para la inserción de estas 300 bicicletas eléctricas en el Sistema de Movilidad Sostenible.

¿Cuál es el plan de mantenimiento de estas bicicletas?, ¿qué vamos a hacer con esta cantidad de bicicletas eléctricas?, ¿cómo se va a hacer el mantenimiento? La idea señor Alcalde, es que podamos tener un informe pormenorizado de este \$1'000.000,00 de dólares invertidos en 300 bicicletas, que sólo un dato, el costo de cada bicicleta era de \$690,00 incluido IVA y se compraron en \$2.800,00, con un sobreprecio de \$2.123,00.

Es un tema que quizás no le importa a la mayoría, pero a mí sí, gracias.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Vamos a incorporar también en la siguiente sesión de Concejo este punto.

Tiene un punto de información, la concejala Blanca Paucar.

**Concejala Lda. Blanca Paucar:** Sí Presidente para usted, preguntarle si se contempló el tema de Solanda para tratarlo ahora o plantearía que para la siguiente sesión se trate de manera completa el tema de Solanda, para que se incorpore en el orden del día.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** De acuerdo, es un tema también importante que lo vamos a incorporar en el orden del día.

Concejala Luz Elena Coloma.

**Concejala Mgs. Luz Elena Coloma:** Como punto de información al pedido de la concejala Sandoval, que se agregue ahí cómo avanza la construcción de ciclovías, en dos ocasiones he solicitado ya que vamos a tratar el tema de bicicletas y su compra, he solicitado eso a los órganos competentes sin respuesta.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** De acuerdo.

Punto de información, concejala Paulina Izurieta.

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Señor Alcalde solamente una sugerencia a los compañeros concejales y concejalas, nosotros podemos aquí tener comparencias de todos los Secretarios y Gerentes, pero creo que hay que sumar nuestros informes de fiscalización para que esos informes sumen a exámenes de Contraloría, sino siguen siendo saludos a la bandera.

Hasta ahí mi intervención.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias.

Finalmente, quisiera señores miembros del Concejo, pedir que se incorpore en el orden del día un oficio que les he presentado, porque las CGLU - Ciudades y Gobiernos Locales Unidos y la ONU Hábitat, ha invitado al Alcalde Metropolitano a la Asamblea Mundial de Gobiernos Locales y Regionales y a una reunión anual de ONU Hábitat a dar unas conferencias que tendrían que realizarse la próxima semana en la ciudad de Nueva York.



Como se actúa a nombre de la alcaldía, teníamos la duda de que, si se requería o no pedir la licencia, los asesores dicen que debería de conformidad con las normas del COOTAD, pedir esta licencia para que pueda salir del país desde el próximo martes hasta el día sábado 29 con regreso el día domingo 30; y, por consiguiente, pediría de acuerdo con las normas del COOTAD, permiso para poder viajar y representar al Municipio de Quito en estas dos asambleas. Esta sería la incorporación al orden del día de este oficio, como punto tres nada más.

Apoiada la moción, señor secretario, sírvase tomar votación del tratamiento de este punto.

Punto de orden, concejala Andrea Hidalgo.

**Concejala Ing. Andrea Hidalgo:** Buenos días Alcalde, compañeras, compañeros concejales, funcionarios, ciudadanía.

Entiendo que este tema de la licencia debe tratarse a través de la Comisión de Mesa, ¿Podemos revisar la normativa? Porque sería importante que no de una vengala al Concejo si es que debía pasar previo por la Comisión de Mesa, para que la Comisión de Mesa traiga ese tema acá.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Señor Procurador, no, no tiene que pasar por la Comisión de Mesa.

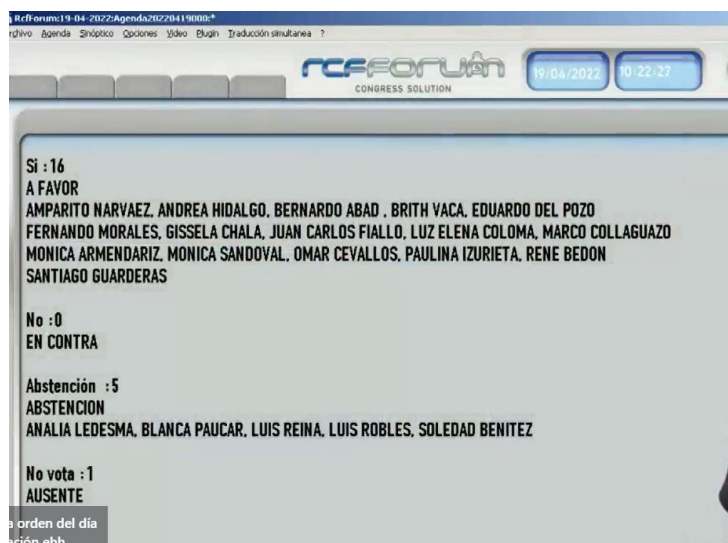
Lo incorporamos y ahí discutimos, muy bien, está apoiada la moción de que se incorpore este punto como punto tres, señor secretario, sírvase tomar votación.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Sí señor Alcalde.

Las señoras y señores concejales, por favor, dígnense consignar su voto respecto de la incorporación como tercer punto del orden del día, la solicitud de permiso para el viaje del señor Alcalde Metropolitano.

Señor operador, por favor presente los resultados.





NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	BLANCO	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓				
2. Sra. Mónica Armendáriz	✓				
3. Dr. René Bedón	✓				
4. Mgs. Soledad Benítez			✓		
5. Sr. Omar Cevallos	✓				
6. Sra. Gissela Chala	✓				
7. Sr. Marco Collaguazo	✓				
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓				
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓				
10. Mgs. Juan Carlos Fiallo	✓				
11. Ing. Andrea Hidalgo	✓				
12. Sra. Paulina Izurieta	✓				
13. Mgs. Analía Ledesma			✓		
14. Abg. Fernando Morales	✓				
15. Sra. Amparito Narváez	✓				
16. Sr. Orlando Núñez					✓
17. Lda. Blanca Paucar	✓				
18. Luis Reina			✓		
19. Sr. Luis Robles	✓				
20. Mónica Sandoval	✓				
21. Dra. Brith Vaca	✓				
22. Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde Metropolitano	✓				
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>



**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Con su venia proclamo resultados, señor Alcalde.

Dieciocho votos a favor, cero en contra, tres abstenciones, un ausente. Ha sido aprobada la incorporación del punto en el orden del día, señor Alcalde.

**RESOLUCIÓN:** El Concejo Metropolitano de Quito por mayoría de los presentes (18 votos afirmativos), resuelve modificar el orden del día planteado, incluyendo como tercer punto del orden del día:

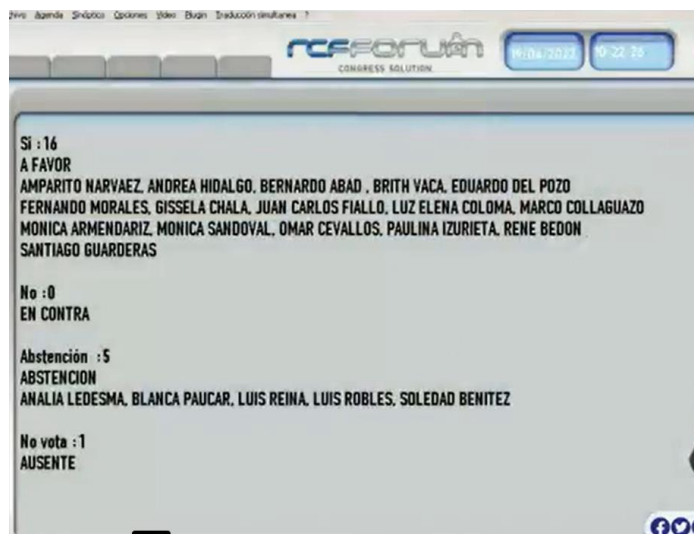
*“III. Conocimiento de la solicitud del señor Alcalde a efecto que el Concejo Metropolitano autorice la licencia para asistir a la Asamblea Mundial de Gobiernos Locales y Regionales y en la reunión de alto nivel de las Naciones Unidas sobre la nueva agenda urbana en New York, a partir del 27 de abril hasta el 30 de abril fecha de retorno”.*

\*\*\*\*\*

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Señor secretario, sírvase tomar votación respecto del orden del día.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Las señoras y señores concejales, por favor, dígnense consignar su voto respecto de la aprobación del orden del día, con la incorporación como tercer punto de la solicitud del señor Alcalde, que ha sido debidamente aprobada.

Señor operador, presente resultados por favor.





NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	BLANCO	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓				
2. Sra. Mónica Armendáriz	✓				
3. Dr. René Bedón	✓				
4. Mgs. Soledad Benítez			✓		
5. Sr. Omar Cevallos	✓				
6. Sra. Gissela Chalá	✓				
7. Sr. Marco Collaguazo	✓				
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓				
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓				
10. Mgs. Juan Carlos Fiallo	✓				
11. Ing. Andrea Hidalgo	✓				
12. Sra. Paulina Izurieta	✓				
13. Mgs. Analía Ledesma			✓		
14. Abg. Fernando Morales	✓				
15. Sra. Amparito Narváez	✓				
16. Sr. Orlando Núñez					✓
17. Lda. Blanca Paucar			✓		
18. Luis Reina			✓		
19. Sr. Luis Robles			✓		
20. Mónica Sandoval	✓				
21. Dra. Brith Vaca	✓				
22. Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde Metropolitano	✓				
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Con su venia señor Alcalde, proclamo resultados.

Dieciséis votos a favor, cinco abstenciones, cero en contra, una ausencia. Ha sido aprobado el orden del día con la incorporación de un punto, señor Alcalde.

**RESOLUCIÓN:** El Concejo Metropolitano de Quito por mayoría de los presentes (16 votos afirmativos), resuelve aprobar el orden del día planteado, con la incorporación de un punto aprobado por el Cuerpo Edilicio.

El orden del día para la presente sesión, quedaría de la siguiente manera:

*"I. Himno a San Francisco de Quito;*

*II. Conocimiento y aprobación de las siguientes actas:*



*II.1 Acta de la sesión 177 Ordinaria de 05 de octubre de 2021.*

*II.2 Acta de la sesión 178 Ordinaria de 12 de octubre de 2021.*

*III. Conocimiento de la solicitud del señor Alcalde a efecto que el Concejo Metropolitano autorice la licencia para asistir a la Asamblea Mundial de Gobiernos Locales y Regionales y en la reunión de alto nivel de las Naciones Unidas sobre la nueva agenda urbana en New York, a partir del 27 de abril hasta el 30 de abril fecha de retorno; y,*

*IV. Presentación por parte del Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro De Quito, de un informe respecto a: i) el avance de la implementación de los procesos para el inicio de operación del Metro de Quito; ii) la Convocatoria Internacional para la contratación del Operador Internacional del sub sistema de transporte de Pasajeros Metro de Quito; y, iii) Sistema Integrado de Recaudo".*

\*\*\*\*\*

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Primer punto del orden del día, por favor, señor secretario.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Primero:

**I. Himno a San Francisco de Quito.**

\*\*\*\*\*

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Segundo punto del orden del día, señor secretario.

**Salen de la sala de sesiones las concejalas Mgs. Soledad Benítez; y, Mónica Sandoval, a las 10h26. (18 concejales).**

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Orlando Núñez, a las 10h26. (19 concejales).**

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Sí señor Alcalde, con su venia.

Segundo:



## II. Conocimiento y aprobación de las siguientes actas:

### II.1 Acta de la sesión 177 Ordinaria de 05 de octubre de 2021.

En Secretaría se han recibido observaciones del señor concejal Juan Manuel Carrión, las mismas que han sido debidamente incorporadas al acta, señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Sírvase tomar votación, señor secretario.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** La señoras y señores concejales, por favor, dígnense consignar su voto respecto de la aprobación del acta de la sesión No. 177 ordinaria de 05 de octubre de 2021, que incorpora las observaciones del señor concejal Juan Manuel Carrión.

Señor operador, por favor presente resultados.

Si : 16  
A FAVOR  
AMPARITO NARVAEZ, ANALIA LEDESMA, ANDREA HIDALGO, BERNARDO ABAD , BLANCA PAUCAR  
EDUARDO DEL POZO, GISSELA CHALA, JUAN CARLOS FIALLO, LUIS REINA, LUIS ROBLES, LUZ ELENA COLOMA  
MARCO COLLAGUAZO, MONICA ARMENDARIZ, OMAR CEVALLOS, PAULINA IZURIETA, RENE BEDON

No : 0  
EN CONTRA

Abstención : 4  
ABSTENCION  
BRITH VACA, FERNANDO MORALES, ORLANDO NUÑEZ, SANTIAGO GUARDERAS

No vota : 2  
AUSENTE  
MONICA SANDOVAL, SOLEDAD BENITEZ

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	BLANCO	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓				
2. Sra. Mónica Armendáriz	✓				
3. Dr. René Bedón	✓				
4. Mgs. Soledad Benítez					✓
5. Sr. Omar Cevallos	✓				
6. Sra. Gissela Chalá	✓				



7. Sr. Marco Collaguazo	✓				
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓				
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓				
10.Mgs. Juan Carlos Fiallo	✓				
11.Ing. Andrea Hidalgo	✓				
12.Sra. Paulina Izurieta	✓				
13.Mgs. Analía Ledesma	✓				
14.Abg. Fernando Morales			✓		
15.Sra. Amparito Narváez	✓				
16.Sr. Orlando Núñez			✓		
17.Lda. Blanca Paucar	✓				
18.Luis Reina	✓				
19.Sr. Luis Robles	✓				
20.Mónica Sandoval					✓
21.Dra. Brith Vaca			✓		
22.Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde			✓		
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Con su venia proclamo resultados, señor Alcalde.

Dieciséis votos a favor, cero en contra, cuatro abstenciones. Ha sido aprobada el acta de la sesión No. 177 ordinaria de 05 de octubre de 2021.

**RESOLUCIÓN:** El Concejo Metropolitano de Quito por mayoría de los presentes (16 votos afirmativos), resuelve aprobar el acta de la sesión No. 177 Ordinaria de 05 de octubre de 2021.

\*\*\*\*\*

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Siguiendo, por favor.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Siguiendo:

## II.2 Acta de la sesión 178 Ordinaria de 12 de octubre de 2021.

Asimismo, se han recibido en Secretaría observaciones del señor concejal Juan Manuel Carrión, las mismas que han sido debidamente incorporadas al acta, señor Alcalde.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Sírvasse tomar votación.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Las señoras y señores concejales, por favor, dígnense consignar su voto respecto de la aprobación del acta de la sesión No. 178 ordinaria de 12 de octubre de 2021.

Señor operador, presente resultados.

RCFORUM:19-04-2022:Agenda20220419000:\*

RCFORUM CONGRESS SOLUTION

19/04/2022 10:28:04

**Sí : 14**  
**A FAVOR**  
AMPARITO NARVAEZ, ANALIA LEDESMA, ANDREA HIDALGO, BERNARDO ABAD , BLANCA PAUCAR  
EDUARDO DEL POZO, GISSELA CHALA, JUAN CARLOS FIALLO, LUIS REINA, LUIS ROBLES, OMAR CEVALLOS  
PAULINA IZURIETA, RENE BEDON, SANTIAGO GUARDERAS

**No : 0**  
**EN CONTRA**

**Abstención : 6**  
**ABSTENCION**  
BRITH YACA, FERNANDO MORALES, LUZ ELENA COLOMA, MARCO COLLAGUAZO, MONICA ARMENDARIZ  
ORLANDO NUÑEZ

**No vota : 2**  
**AUSENTE**

posicionar su voto Señor operador, presente resultados.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	BLANCO	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓				
2. Sra. Mónica Armendáriz	✓				
3. Dr. René Bedón			✓		
4. Mgs. Soledad Benítez					✓
5. Sr. Omar Cevallos	✓				
6. Sra. Gissela Chalá	✓				
7. Sr. Marco Collaguazo			✓		
8. Mgs. Luz Elena Coloma			✓		
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓				
10. Mgs. Juan Carlos Fiallo	✓				
11. Ing. Andrea Hidalgo	✓				
12. Sra. Paulina Izurieta	✓				
13. Mgs. Analía Ledesma	✓				
14. Abg. Fernando Morales			✓		
15. Sra. Amparito Narváez	✓				



16.Sr. Orlando Núñez			✓		
17.Lda. Blanca Paucar	✓				
18.Luis Reina	✓				
19.Sr. Luis Robles	✓				
20.Mónica Sandoval					✓
21.Dra. Brith Vaca			✓		
22.Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde	✓				
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Con su venia señor Alcalde, proclamo resultados.

Catorce votos a favor, cero en contra, seis abstenciones, dos ausencias. Ha sido aprobada el acta de la sesión No. 178 ordinaria de 12 de octubre de 2021, señor Alcalde.

**RESOLUCIÓN:** El Concejo Metropolitano de Quito por mayoría de los presentes (14 votos afirmativos), resuelve aprobar el acta de la sesión No. 178 Ordinaria de 12 de octubre de 2021.

\*\*\*\*\*

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias señor secretario, tercer punto del orden del día.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Tercer punto:

- III. Conocimiento de la solicitud del señor Alcalde a efecto que el Concejo Metropolitano autorice la licencia para asistir a la Asamblea Mundial de Gobiernos Locales y Regionales y en la reunión de alto nivel de las Naciones Unidas sobre la nueva agenda urbana en New York, a partir del 27 de abril hasta el 30 de abril fecha de retorno.**

Conforme lo ha anunciado por el señor Alcalde Metropolitano.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** La moción es que se conceda el permiso por parte del legislativo para asistir del 26 al 30 de abril.

¿Tiene apoyo la moción? Está apoyada la moción.





Concejal Fernando Morales.

**Concejal Abg. Fernando Morales:** Por favor si es tan amable Alcalde, compañeras, compañeros concejales buenos días, de hacer algunas precisiones el señor Procurador, que no estarían demás.

Primero, este viaje quién lo financia, que se lo diga públicamente, en base a qué normativa estaríamos en este momento aprobando, en base a qué artículo.

Esas dos precisiones creo que son importantes, y también, aclarar que no se va a erogar ningún recurso municipal, ni en viáticos, ni en movilización.

Esas tres aclaraciones por favor señor Alcalde creo que son fundamentales, gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal Morales.

El costo de los boletos aéreos lo asume la CGLU – Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, el hospedaje, alimentación y traslados personalmente.

Esto lo hace en función de la normativa que está prevista en el COOTAD, que establece el artículo No.87 literal e).

Señor Procurador.

**Ingresar a la sala de sesiones la concejala Mónica Sandoval, a las 10h29. (20 concejales).**

**Mgs. Sandro Vallejo, Procurador Metropolitano:** Señor Alcalde, señoras miembros del Concejo, señores miembros del Concejo con su venia.

El artículo No. 87, literal e) del COOTAD, establece entre las atribuciones del Concejo Metropolitano justamente, conceder licencias a los miembros del gobierno metropolitano que acumuladas no sobrepasen los 60 días, esta norma concuerda con lo previsto en el artículo No. 331 del COOTAD también, el literal h) que establece que:

*“El Alcalde no podrá entre otras cosas, dejar de actuar sin permiso del respectivo órgano de legislación”.*

Hay que tener en cuenta que había una Resolución, la C 127 que es anterior a la expedición del COOTAD, entonces, evidentemente ya con la vigencia del COOTAD del año 2010, lo que aplicaría son las reglas previstas en esta normativa y, en tal virtud, corresponde al Concejo como máximo órgano legislativo y virtud de la norma que he señalado, autorizar el permiso solicitado por el señor Alcalde Metropolitano.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Concejala Analía Ledesma.

**Concejala Mgs. Analía Ledesma:** Gracias señor Alcalde, solamente un pequeño preámbulo.

Me parece que en alguna conversación con Paco Moncayo él le dijo que: *"el Alcalde es el defensor de Quito"*, adicionalmente, periodistas como Juan Carlos Aizprua dicen: *"Quito se cae a pedazos"*, María Gracia Acosta dijo en sus redes: *"Quito al abandono"*, por si acaso ¿Usted no mira el clamor de la ciudadanía?, ¿de los concejales?

Mi pensamiento es que *Time Square* debería esperar, para eso usted tiene Vicealcaldesa funcionarios, en fin, esa es mi opinión personal que quería dejar sentada en actas.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** No me fijo en las redes sociales concejala, vivo del día con mis competencias y con el gran trabajo que estamos haciendo con mis gerentes y secretarios.

Tiene el uso de la palabra, la concejala Paulina Izurieta.

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Alcalde, me preocupa esta delegación, porque sumándome a las palabras de la concejala Analía Ledesma, tal vez a usted no le interesen las redes sociales, pero las redes sociales en este momento los quiteños y quiteñas no sé si aprueben este viaje frente a qué podemos decir a la comunidad internacional Alcalde, decir que somos un alcaldía con sentencia, que llegamos a un espacio con una sentencia, que no tenemos el voto favorecedor del quiteño y de la quiteña, que tenemos una serie de irregularidades, que tenemos 29 muertos a nuestro haber en Comuna - La Gasca, que la ciudad se cae a pedazos, que tenemos una ciudad completamente llena de huecos, que tenemos la inseguridad más alta de la ciudad, ¿Eso le vamos a decir a la comunidad internacional?

Le vamos a decir que nuestro Alcalde con sentencia protege, apoya a estos gerentes, salvo excepciones, irresponsables, ¿Eso le vamos a decir? En realidad, usted tiene que hablar tal vez si es que el Concejo le da ese respaldo de seis meses con problemas realmente conflictivos de la ciudad y con, discúlpeme Alcalde, usted tiene apenas el apoyo de la mitad de un quiteño, que es menos del 0.2% de apoyo de los quiteños, o sea, la mitad de un quiteño, no sé si de arriba para abajo o de abajo para arriba, pero la cuestión es que no tiene el apoyo, así que discúlpeme, creo que hay que enfocarnos, dejar de negociar con la ciudad y ponernos a trabajar por la ciudad de Quito que tanto insistimos por estar en ese curul.



Hasta ahí mi intervención Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene el uso de la palabra, la concejala Luz Elena Coloma.

**Concejala Mgs. Luz Elena Coloma:** No recuerdo que el Alcalde destituido haya solicitado a este Concejo aprobación para los múltiples viajes que hizo, en los chats que se hicieron públicos veíamos que incluso con familiares para otros efectos.

Quisiera pedir que se nos informe por favor cuáles fueron los viajes, con qué objetivo y a dónde que se hicieron en los primeros dos años de este período municipal, creo que sería importante también que se le explique al Concejo Metropolitano lo que es CGLU y qué es lo que hace por las ciudades.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias, presentaremos la respuesta en un informe que la Secretaría debe revisar a efecto que se pueda determinar cuáles fueron los viajes que hizo el Alcalde al cual apoyaba la concejala Izurieta.

Tome votación señor secretario, por favor.

Concejala Blanca Paucar.

**Concejala Lda. Blanca Paucar:** Nada más sumarme al pedido de la concejala Luz Elena Coloma, también pedir el informe de todos los funcionarios que salieron en este período, también en el de Guarderas – Yunda, Yunda – Guarderas y en el de usted.

¿Quiénes fueron los funcionarios?, ¿con qué recursos salieron?, ¿si fueron delegados desde el Alcalde?, ¿cuál ha sido el objetivo para Quito específicamente?, ¿cuál es el beneficio para Quito?

Eso por favor, Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Ese informe señor secretario, que se agregue lo que está señalando la concejala Blanca Paucar de cuáles son los funcionarios que han salido, incluyendo a todos los miembros del Concejo.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Sí señor Alcalde, será requerido a la Dirección de Relaciones Internacionales, que es la entidad competente



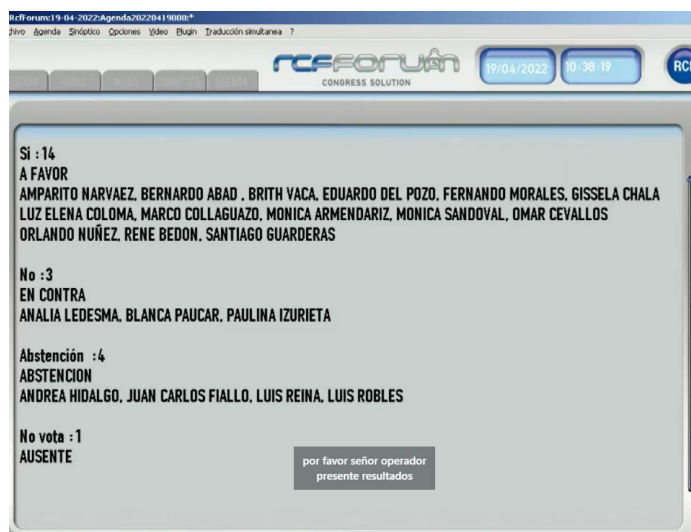
para informar sobre el tema que ha sido preocupación de las señoras y señores concejales.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Sírvase tomar votación, señor secretario.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Sí señor Alcalde.

Las señoras y señores concejales, por favor, dígnense consignar su voto respecto de la solicitud planteada por el señor Alcalde Metropolitano.

Por favor señor operador, presente resultados.



NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	BLANCO	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓				
2. Sra. Mónica Armendáriz	✓				
3. Dr. René Bedón	✓				
4. Mgs. Soledad Benítez					✓
5. Sr. Omar Cevallos	✓				
6. Sra. Gissela Chalá	✓				
7. Sr. Marco Collaguazo	✓				
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓				
9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓				
10. Mgs. Juan Carlos Fiallo			✓		
11. Ing. Andrea Hidalgo			✓		
12. Sra. Paulina Izurieta		✓			
13. Mgs. Analía Ledesma	✓				



14. Abg. Fernando Morales		✓			
15. Sra. Amparito Narváez	✓				
16. Sr. Orlando Núñez	✓				
17. Lda. Blanca Paucar		✓			
18. Luis Reina			✓		
19. Sr. Luis Robles			✓		
20. Mónica Sandoval	✓				
21. Dra. Brith Vaca	✓				
22. Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde	✓				
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Con su venia, proclamo resultados señor Alcalde.

Catorce votos a favor, tres en contra, cuatro abstenciones. Ha sido aprobado el permiso solicitado por su autoridad.

**RESOLUCIÓN:** El Concejo Metropolitano de Quito por mayoría de los presentes (14 votos afirmativos), resuelve aprobar la siguiente Resolución:

#### RESOLUCIÓN No. C 053-2022

#### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

#### CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 238, inciso primero de la Constitución de la República establece, *“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”;*
- Que,** el artículo 90, letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Administración y Descentralización, COOTAD, al especificar las competencias y atribuciones de las y los Alcaldes Metropolitanos, señala: *“Le corresponde al alcalde o alcaldesa: a) Ejercer la representación legal del gobierno autónomo descentralizado municipal; y la representación judicial conjuntamente con el procurador síndico”;*
- Que,** el artículo 87, letra r) del Código Orgánico de Organización Territorial, Administración y Descentralización, COOTAD, al especificar las competencias y atribuciones de los concejos metropolitanos establece: *“Conceder licencias a los miembros del gobierno metropolitano, que acumulados, no sobrepasen sesenta días. En el*



*caso de enfermedades catastróficas o calamidad doméstica debidamente justificada, podrá prorrogar este plazo”;*

**Que,** el artículo 331 letra h) del Código Orgánico de Organización Territorial, Administración y Descentralización, COOTAD, establece que está prohibido al ejecutivo de los gobiernos autónomos descentralizados: *“h) Dejar de actuar sin permiso del respectivo órgano de legislación, salvo en caso de enfermedad”;*

**Que,** mediante memorando No. GADDMQ-DMRI-2022-001, de 18 de abril de 2022, suscrito por la Doctora Valeria Argüello Castro, Directora Metropolitana de Relaciones Internacionales, manifestó que el Global Taskforce de Gobiernos Locales y Regionales invitó *“a participar en la Asamblea Mundial de Gobiernos Locales y Regionales, que se celebrará el 27 de abril en la sede de las Naciones Unidas, coincidiendo con la reunión de Alto Nivel de las Naciones Unidas, el 28 de abril”;*

**Que,** el señor Roi Chiti, Coordinador de ONU-Hábitat para los Países Andinos extendió una invitación para que el señor Alcalde Metropolitano participe *“en las actividades previstas para la Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que se llevará a cabo el 28 del mismo mes y que busca evaluar la implementación de la nueva agenda urbana; toda vez que Quito, en 2016, fue sede de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible.”*

**Que,** el artículo 9 de la Resolución No. A 003-2021, dispone lo siguiente:

*“Art. 9.- Limitación de viajes al exterior e interior del país. - Los viajes oficiales a eventos fuera de la ciudad a los que hubiesen sido convocados o invitados funcionarios o servidores municipales, se autorizarán exclusivamente, cuando sean financiados integralmente con recursos externos. Para la aprobación de la comisión de servicios con remuneración a eventos a desarrollarse en exterior del país que no involucren erogación de recursos municipales de ningún tipo, se contará con el informe de pertinencia de la Dirección de Relaciones Internacionales. (...);”*

**Que,** la Dirección Metropolitana de Relaciones Internacionales a través del memorando No. GADDMQ-DMRI-2022-001, de 18 de abril de 2022, remite el Informe de Pertinencia correspondiente, en el que concluye y recomienda lo siguiente: *“1. Participar en su calidad de Alcalde de Quito y como Jefe de Delegación y Representante de América Latina en el CGLU, a las actividades previstas por el Sistema de las Naciones Unidas. (ONU Hábitat) y por la Organización de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU), de acuerdo a la agenda adjunta al presente comunicado. Cabe mencionar que, en su calidad de máxima autoridad, atenderá reuniones paralelas de alto nivel con otros alcaldes y funcionarios de organismos internacionales. (...);”* y,



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

**RESUELVE:**

**Artículo Único.-** Conceder licencia al Señor Alcalde Metropolitano de Quito, Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, durante el período comprendido entre el 26 al 30 de abril de 2022, inclusive; a fin de que participe en representación del Concejo Metropolitano de Quito y Jefe de Delegación y Representante de América Latina, en las actividades previstas por el Sistema de la Organización de las Naciones Unidas (ONU Hábitat) y por la Organización de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU), en la ciudad de Nueva York, de los Estados Unidos de América.

**Disposición Final.** - La presente resolución entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en los medios oficiales de la Municipalidad.

Dada en la Sala de Sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, el diecinueve de abril de dos mil veintidós.

\*\*\*\*\*

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Siguiendo punto del orden del día, por favor.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Sí señor Alcalde, cuarto:

- IV. Presentación por parte del Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro De Quito, de un informe respecto a: i) el avance de la implementación de los procesos para el inicio de operación del Metro de Quito; ii) la Convocatoria Internacional para la contratación del Operador Internacional del sub sistema de transporte de Pasajeros Metro de Quito; y, iii) Sistema Integrado de Recaudo.**

Hasta ahí el cuarto punto del orden del día, señor Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Señor Gerente del Metro por favor, tiene el uso de la palabra.

**Ing. Efraín Bastidas Zelaya, Gerente General Empresa Metro de Quito:** Buenos días señor Alcalde Santiago Guarderas, señoras concejales, señores concejales, funcionarios, público en general.



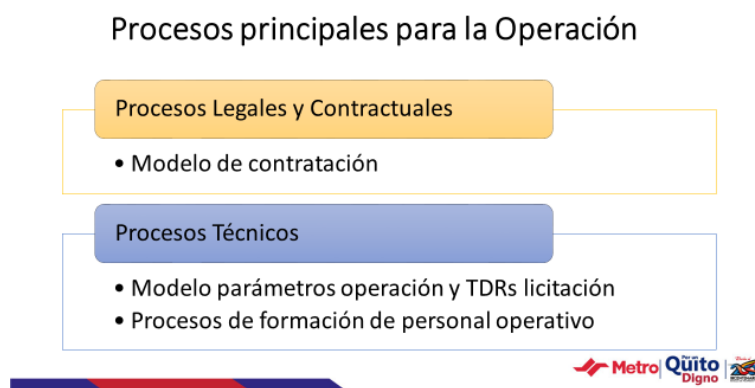
Estoy aquí para hacer una presentación respecto de lo que se nos solicitó a través de oficio desde la Secretaría del Concejo Metropolitano, que es relativo hacia los procesos de la operación del Metro de Quito, en eso sería importante ser enfático, aclarar que no se nos ha hecho solicitud para esta sesión sobre otros temas como Solanda u otras actividades, sino concretamente sobre la operación del Metro de Quito.

Como tal, hemos preparado información, se remitió a su momento, lamentablemente el sistema informático en general de Municipio ha sufrido ataques, pero a pesar de todo ello la documentación fue remitida a todos los miembros del Cuerpo Edilicio.

Adicionalmente, en estos momentos les vamos a hacer la entrega de esta presentación a cada uno de ustedes señoras concejales, señores concejales, para que la tengan a disponibilidad.

Con eso, doy inicio a la presentación de cómo está en general el proceso de operación para el Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



El Metro de Quito necesita para su operación, una serie de pasos principales que los voy a detallar; y, adicionalmente hay otras actividades conexas u otros aspectos de la operación que también son fundamentales o valiosos, pero ciertamente el eje central de la operación del Metro de Quito discurre por tener justamente lo que corresponde a la explotación ferroviaria, a la operación ferroviaria. Para llegar a esta operación ferroviaria hay que entender que se debe trabajar en dos aspectos, por un lado, los procesos legales y contractuales; y, por otro lado, los procesos técnicos.

Dentro de los procesos legales y contractuales, el modelo de contratación es la parte medular, es la parte esencial para llegar a tener un proceso idóneo; y, en cuanto a la parte de los modelos técnicos ha sido necesario el trabajo de los modelos, de los parámetros de operación, así como los TDR; y, finalmente los procesos de formación de lo personal – operativo.





Procede con la explicación de la siguiente lámina:

### Proceso Legal y Modelo Contratación

- Ley ecuatoriana de contratación pública
  - Artículo 2 LOSNCP, numeral 8: Régimen especial simplificado para empresas públicas de la Comunidad Internacional
  - Proceso precontractual simplificado con menor período
- Esquema de contratación directa
- Contrato por prestación de servicios especializados
- El contrato principal sería con un operador ferroviario internacional
  - Capital accionario de al menos 50% de titularidad estatal.
  - Se visualizan otros contratos menores siempre respetando subcontratación de máximo 30%



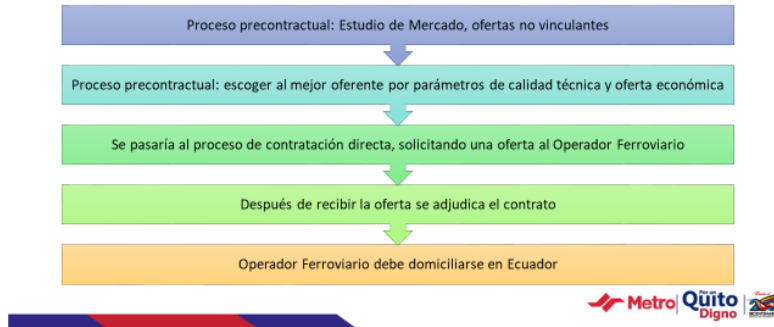
En el proceso legal y modelo de contratación, el eje central es que hay que tener en cuenta cómo está conformada la Ley Ecuatoriana de Contratación Pública y cómo nos hemos basado dentro de ella, en la normativa ecuatoriana, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública en su artículo dos, numeral ocho, se establece que se puede hacer uso de un régimen especial simplificado, cuando se hace contratación de empresas públicas de la comunidad internacional, esto se da porque según la normativa ecuatoriana, según los legisladores ecuatorianos, han considerado que la relación entre empresas públicas siendo la Empresa Pública Metro y si se llega a contratar una empresa pública del exterior, son siempre procesos más transparentes, son siempre procesos más claros que cuando se los realiza con una empresa de otra tipología.

Este esquema es una contratación directa, pero hay que quedar claros que es bajo una prestación de servicios especializados, aquí en el pasado han existido una serie de modelos que no han rendido fruto, que no han sido precisamente por este Concejo Metropolitano, por este Cuerpo Edilicio, que no han sido validados y no han llegado a un final efectivo, apropiado, por tanto, la perspectiva actual es un esquema de contratación directa bajo prestación de servicios especializados, esto la ley dice que el contrato sería con un operador ferroviario internacional, ya vamos a explicar esto más adelante, pero mencionar con este punto de partida como punto introductorio, que eso establece la ley ecuatoriana lo define en la codificación de la ley, que el capital accionario debe ser de al menos 50% de titularidad estatal, es decir, que sean acciones pertenecientes a algún tipo de gobierno, sea local, regional o nacional; y, que los contratos o subcontrataciones que se den no pueden sobrepasar el 30% del contrato principal.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



## Proceso Legal y Modelo Contratación



Este proceso legal tiene una serie de pasos, una serie de etapas que están signados en esta presentación, hay que hacer un proceso en donde se arranca por un estudio de mercado, unas ofertas no vinculantes, se solicita a todos los interesados que presenten ofertas no vinculantes, ese estudio de mercado permite escoger al mejor oferente por parámetros de calidad y de oferta económica, y, adicionalmente, con el estudio de mercado se determina cuál es el monto contratación, cuál es el monto referencial, de ahí se pasa ya a un proceso de contratación directa una vez que se ha identificado el presupuesto referencial y ya se tiene la selección en base a calidad - costo del mejor operador, se pasa entonces a un proceso de contratación directa, en donde se solicita una oferta al operador ferroviario que se ha seleccionado, y después de recibir esa oferta del operador se procede ya directamente a la adjudicación del contrato y a los procesos ya de firma contractual que involucran una domiciliación de esa empresa aquí en el país, en el Ecuador.

Esa es una perspectiva macro de lo que es el proceso de contratación legal y el modelo de contratación, insisto, voy a explicar más adelante con más detalle algunos de estos elementos.

Ahora la otra parte, la otra pata de este juego es el proceso técnico.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Concejal Omar Cevallos.

**Concejal Sr. Omar Cevallos:** Gracias señor Alcalde.

Se está olvidando un paso absolutamente importante, hay una diferencia enorme entre el régimen especial con empresas públicas nacionales a un régimen especial con empresas públicas internacionales.



Cuando hay el régimen especial con empresas públicas nacionales se sigue este paso después de definir el costo que significa la parte técnica, la parte económica, se va directamente a la contratación directa. Cuando es empresas públicas internacionales hay un concurso y eso manda la ley, si estoy equivocado no soy abogado, pero creo que casi todos leemos la Ley de Contratación Pública y cuando es un proceso de licitación con empresas públicas internacionales, sí hay un concurso entre las empresas que se hayan visto interesadas.

Estamos confundiendo un régimen especial con empresas públicas nacionales con el régimen especial con empresas públicas internacionales, así que, antes de continuar creo que debería aclarar esta parte.

Es más, si bien es cierto que la Ley de Contratación Pública no determina que cuando son empresas públicas nacionales existe un concurso, creo que es una de las fallas más graves que tiene la contratación pública nacional.

La Ley de Contratación Pública se tiene que cambiar tarde o temprano, es una ley que ha permitido todas las barbaridades que ha pasado los últimos años en este país, incluso, si se trata de empresas públicas nacionales la empresa contratante podría, no le obligan, podría hacer un concurso, pero cuando son internacionales, si no estoy mal, se debe hacer un concurso para escoger al mejor oferente.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Punto de información, concejala Paulina Izurieta.

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Alcalde, creo que es importante el previo del proceso de contratación, porque aquí nos está hablando justamente de un tema muy importante que es el presupuesto que convocó a esta contratación bajo el plan plurianual, eso debería ser como antesala, la parte jurídica antesala al proceso de contratación, porque eso se tiene que plantear y se tiene que clarificar en el directorio.

A mí sí me gustaría que la antesala de este proceso jurídico de la contratación sea clarificada con este tema del plan plurianual si fue aprobado, no fue aprobado, pero que exista la certificación presupuestaria para este proceso de contratación y que nos la muestre el señor gerente.

Hasta ahí, señor Alcalde.



**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Vamos a dejarle que el gerente desarrolle para que luego se hagan las preguntas, de lo contrario no vamos a avanzar.

Señor gerente.

**Ing. Efraín Bastidas Zelaya, Gerente General Empresa Metro de Quito:** Gracias, señor Alcalde. Solo mencionar ya que hay comentarios del señor concejal Cevallos y señora concejala Izurieta.

Sobre la primera acotación, la ley es clara, es un proceso de contratación directa, la ley lo signa en el artículo dos y da las diferentes alternativas para que se acceda en los numerales a esta tipología de contratación directa, cuando se habla de contratación directa precisamente se está definiendo que no hay un concurso abierto de licitación pública internacional, ni tampoco de licitación pública nacional, es una contratación directa.

Ahora, la ley también tipifica que se puede desarrollar antes un estudio de mercado y que este estudio de mercado, como yo lo acabo de mencionar tendrá dos objetivos, el primero, el conocimiento o la clarificación de cuál es el presupuesto que determinará entonces el monto de contratación, y segundo, que en ese estudio de mercado se puede desarrollar un proceso de selección en base a ofertas no vinculantes de cuáles son las características calidad – costo, que van a llevar a determinar la mejor alternativa de un operador ferroviario internacional. Eso está tipificado en la ley, está codificado, está primero en el reglamento y segundo en la codificación de la ley. Hemos hecho la consulta al SERCOP, hemos tenido la reunión con la señora María Sara Jijón Directora del SERCOP, con su equipo técnico y en efecto este procedimiento es el que lo define la normativa ecuatoriana.

Sobre la consulta de la señora concejala Paulina Izurieta, nosotros para este ejercicio del año 2022, consideramos un presupuesto que se remitió a su momento en el mes de noviembre del año pasado y luego fue aprobado en el mes de diciembre, presupuesto que incluya los procesos de pre operación y de operación de este año.

Eso es lo que tenemos señora concejala en este momento estructurado, hemos cumplido con lo que era pertinente y para planificar sobre los siguientes seis años debemos tener primero el estudio de mercado, tenemos que tener la fase preparatoria, tenemos que haber iniciado ya este proceso y tener claridad de cuál es el presupuesto precisamente, y quiero aclarar, no es que nosotros no tengamos una referencia de presupuesto, los asesores técnicos internacionales que han trabajado con nosotros nos han dado una referencia de presupuesto, pero esa referencia de presupuesto no es válida ante la ley para que nosotros la utilicemos precisamente para hacer un plan plurianual para hablar



de los siguientes años para poder ingresar en ese plan plurianual lo que necesitamos es lo que el estudio de mercado lo defina, lo que el estudio de mercado que vamos a saber según las ofertas no vinculantes que recibamos, eso es lo que nos va a decir el valor exacto.

Hoy en día tenemos un presupuesto referencial, presupuesto que lo tenemos en documentos pero que no lo vamos a dar a conocer a las empresas que están interesadas, precisamente para que no se dé un sesgo y precisamente para que pueda existir una competencia entre dichas empresas, de tal forma que, unos y otros puedan ir haciendo diferentes ofertas, no significa que nosotros no tenemos esos datos, solo que vamos a seguir los procesos que la ley determina y la ley dice que se haga un estudio de mercado.

Hay varias formas de hacer un estudio de mercado, ese estudio de mercado podría ser hecho si es que en el pasado ya hubieran existido ofertas para la operación del Metro de Quito o digamos para otras actividades, si voy a hacer una contratación directa, no sé, a nivel de una empresa pública como Petroecuador u otro tipo de empresa pública, el estudio de mercado podría ser en base a datos previos, a información preliminar, no sé, costo de tickets aéreos, costo de actividades de consultoría, alguno de esos elementos me puede dar unos datos previos que me induzcan, que me lleven a poder desarrollar un estudio de mercado muy bien realizado.

Pero, aquí tenemos un caso singular, por primera vez en el país hay una operación ferroviaria moderna y que está siendo entregada o que se está llevando un proceso de contratación a nivel de unos montos que no lo sabemos, no los conocemos porque en el pasado no ha habido experiencias previas de esa tipología, por eso, es que es necesario solicitarles a los operadores ferroviarios ofertas no vinculantes, con esas ofertas nosotros podemos decir hay tales ofertas, podemos sacar un valor medio, podemos saber sacar una desviación estándar, una varianza que nos va a permitir saber en dónde está este rango; y, con ello, sí señora concejala Paulina Izurieta, con ello se presentará ante la Administración General, la solicitud para que se ingrese el presupuesto plurianual referente a la operación del Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



## PROCESO TÉCNICO

- Apoyo de “Estructurador Técnico”
  - Consultor contratado bajo metodología y fondos Banco Mundial
  - Consorcio liderado por *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*
- Estructurador Técnico entregará productos base para el proceso contractual:
  - Modelo de parámetros operacionales:
  - Se construyen TDRs para definir contratación de Operador Ferroviario



Procedo con los conceptos. Decía que por un lado tenemos todo el aparataje legal, contractual, y por otro lado, tiene que haber todo el aparataje técnico, para esta parte técnica, nuevamente, hay que remitirse, hay que referirse a la situación en la que nos encontramos en el país, Ecuador es un país que no ha tenido ingeniería ferroviaria moderna, Ecuador tuvo un tren que básicamente fue creado, fue desarrollado hace un poco más de un siglo atrás, culminado por el ex Presidente Eloy Alfaro; y, ese tren cuando se reactivó en los años 2000 y 2010, ese tren tampoco no evolucionó su tecnología a la verdadera tecnología ferroviaria moderna, hoy en día Ecuador no tiene tecnología ferroviaria moderna y esto no es algo peyorativo, quisiera ser muy claro, no significa que no lo podamos tener o no significa que no tengamos la capacidad de llegar a lograrlo, no, significa que no ha habido preocupación en el país por desarrollarla, no hay una sola carrera universitaria, y lo digo así enfáticamente, no hay una sola carrera universitaria de ninguna de las tantas universidades ecuatorianas, que dé una tecnología ferroviaria, una ingeniería ferroviaria o una maestría ferroviaria, no hay una sola, tenemos todo tipología de carreras en el país, pero las universidades ecuatorianas no se han interesado hasta hoy.

Puede que esto refleje lo que haya sucedido en la sociedad, no quiero ser crítico ante eso, pero sí quiero retratar la situación actual y eso para también explicar por qué era necesario que nosotros recurramos, busquemos una asesoría técnica internacional de alto nivel y eso es lo que buscamos a través de una consultoría, una asesoría que le llamamos el estructurador técnico, es un nombre que le hemos dado con el cual hemos bautizado para que sea de fácil comprensión para la ciudadanía, pero básicamente es una consultoría que se contrató a gente de muy alto nivel, esta consultoría fue desarrollada, contratada bajo metodología y fondos del Banco Mundial; y, ciertamente hay que recordar que el Banco Mundial es una de las 3 instituciones más transparentes a nivel mundial, una de las instituciones cuyos procesos contractuales nos otorgan una garantía de que no hay sesgos, que no hay ningún tipo de afectación de ese tipo.



Esta consultoría se llega después de un proceso largo que tuvo una serie de etapas, incluyendo no objeciones de parte del cuerpo de adquisiciones del Banco Mundial y en donde participaron seis consorcios, quiero decirlo claramente, seis consorcios de alto nivel, de varios países europeos; y, con ofertas que estuvieron muy cercanas económicamente entre unas y otras, todo ese proceso está claro a disposición de ustedes, encantado si es que han solicitado les haremos llegar también.

El ganador de este proceso fue un consorcio liderado por Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña y algunas otras empresas asociadas, que son empresas también con técnicos catalanes. Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, es una empresa de titularidad pública, una empresa pública que tiene un siglo, lo acabo de decir, de operación en la corona metropolitana de Barcelona, en donde manejan trenes de tipología Metro, trenes de tipología cercanía y otras formas ferroviarias. Es una empresa además con unos altos estándares de eficiencia y, que, como muchas otras, tenía serio interés de trabajar con la ciudad de Quito guiándonos acerca de cómo debería ser el proceso de operación para el Metro de Quito.

El estructurador técnico entonces tenía algunas actividades esenciales por cumplir o por desarrollar, siendo la primera el manejo de los parámetros operacionales, ya contaremos también más adelante cuándo y cómo se entregó todo esto, y segundo la construcción, el desarrollo de los términos de referencia para buscar un operador ferroviario internacional; y, antes que avancemos más en el tema, quiero ser enfático que tanto por documentos como por ética, esta empresa Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña, no puede participar como candidato a operador ferroviario internacional, ellos no pueden por cómo están los pliegos, lo hemos dejado claro en los pliegos que no pueden hacerlo, a ellos no les interesa porque dentro de su directorio, como en cualquier directorio que existe también en las empresas públicas ecuatorianas, no están facultados y porque finalmente ese no es el que hacer de ellos, no les agrada, no les motiva ir a otro país a operar un sistema ferroviario, no para su caso pero si como asesores.

Entonces como tales, han sido nuestros asesores a lo largo de los últimos meses.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



**ESTRUCTURADOR TÉCNICO**

**OBJETIVO 1**

- Proveer la **Asesoría y Asistencia Técnica** a la EPMQ
- Definición de la **Estructuración Técnica de la Operación y Mantenimiento** de la Primera Línea del Metro de Quito;
- **Documentos técnicos definitivos (TDR O&M)**, especificaciones técnicas y protocolos detallados para la operación y mantenimiento; y, reglamentos operativos

**OBJETIVO 2**

- **Revisar y ajustar la propuesta existente de estructura orgánica institucional**; determinar y especificar el personal necesario para la puesta en servicio de la PLMQ; revisar y ajustar el dimensionamiento, perfiles profesionales de la plantilla de personal directivo y operativos .

**OBJETIVO 3**

- **Asistencia y acompañamiento técnico** como una actividad transversal permanente en todos los procesos hacia la supervisión del servicio:
- planificación y programación operativa
- gestión integral de la operación
- gestión del mantenimiento
- atención al usuario y gestión de contingencias
- gestión administrativa y financiera del servicio; y,
- seguimiento de las garantías de todos los sistemas, material rodante e infraestructura.

**Metro Quito Digno**

Aquí detallamos algunas de las visiones que tiene el trabajo este estructurador técnico, un primer grupo de objetivos en donde la parte esencial es la provisión de la asesoría y asistencia técnica a la Empresa Metro de Quito, definición también de cuál va a ser el proceso de operación y mantenimiento para la Primera Línea del Metro de Quito y los documentos técnicos definitivos para los términos de referencia de la operación y el mantenimiento del Metro de Quito, lo cual incluye especificaciones técnicas detalladas, protocolos de operación también para el mantenimiento y reglamentos operativos, ese es el primer objetivo.

El segundo objetivo, es revisar y ajustar la propuesta existente de estructura orgánica institucional y con esto me quiero referir a que el estructurador técnico cuando culmine el periodo de contratación o de selección del operador ferroviario internacional, también va definir cuál debe ser el tamaño que debe tener la Empresa Metro de Quito de aquí a futuro durante los siguientes seis años, de tal manera que, también quien esté como Gerente del Metro de Quito tenga unas guías y unos lineamientos claros de qué tamaño tiene que tener la Empresa Metro; y, sobre todo, cuáles deben ser las funciones de la empresa y de cada uno de sus funcionarios, esto es esencial para evitar que tengamos crecimientos desmedidos, una nómina exagerada o una nómina que no responda a las condiciones técnicas que se esperan para la Empresa Metro y eso lo va a decir también el estructurador técnico.

Como tercer gran punto es la asistencia y acompañamiento técnico, de forma transversal, de forma permanente en los procesos de supervisión del servicio, y ahí se detallan alguna serie de procesos, la planificación y programación operativa, la gestión integral de la operación, la gestión del mantenimiento, la atención al usuario, la gestión de contingencias, gestiones administrativas y financieras del servicio; y, el seguimiento de las garantías de todo los sistemas de material rodante e infraestructura.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:





Hay una lámina que sí está en sus presentaciones impresas, esa lámina nos detalla las responsabilidades de estructurador técnico a lo largo del tiempo, en un contrato que básicamente dura alrededor de un año, y como algunas de ellas ya se han ejecutado y otras están en proceso de ejecución.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

### Otros aspectos para Operación

- Pruebas de trenes: ATC, ATP, ATO
- Procesos de interfases de subsistemas
- Capacitación personal base u operativo
- Formación largo plazo personal directivo: Universidades
- Normativa ferroviaria ecuatoriana
- Sistema Integrado de Recaudo
  - Metro
  - EPMPQ



En la lámina que tenemos en la pantalla, mencionar que hay una serie de aspectos adicionales necesarios para la operación, la operación ferroviarios es el eje central, el corazón de la tarea que debemos desarrollar para que este Metro de nuestra ciudad dé el servicio a los ciudadanos, para que podamos todos responder, ustedes como representantes electos por la ciudad y quienes somos funcionarios que hemos sido indirectamente también definidos como responsables ante ello.

Quiero mencionar esto porque en ocasiones se piensa que tal vez es solamente la operación ferroviaria es lo único que hay que trabajar, o sea, sólo viene un operador ferroviario y empieza a manejar todos los elementos necesarios para su operación, pero hay otros aspectos conexos, hay otros elementos que son concomitantes y que tienen que ir siendo desarrollados a lo largo del tiempo de una manera paralela, que no puede ser



descuidada, aquí están algunos de esos elementos que he reflejado en esta lámina, empezando por todo lo que son las pruebas de pre operación, estas pruebas incluyen, sobre todo, de manera especial el sistema de señalización ferroviaria, que en el argot ferroviario, en el mundo ferroviario, equivale a decir la tecnología de electrónica de automatización de los trenes, señalización no vayan a confundirlo con señalética, que a veces he visto que hay una confusión en eso, señalización ferroviaria viene de una traducción del inglés, pero es la tecnología de automatización, la electrónica de automatización ferroviaria; y, es esencial porque una buena señalización garantizará décadas de operación sin problemas y una mala señalización o unos errores en el trabajo tecnológico de la señalización ferroviaria, puede significar accidentes muy graves, como se han dado en algunos países donde no ha habido esas precauciones.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Concejala Blanca Paucar.

**Concejala Blanca Paucar:** Solo un punto de orden.

Se le ha caído una hoja, pero me parece sumamente importante, no se alcanza a leer realmente, pero dice: *“responsabilidades del estructurador técnico”* y dan también unos tiempos de cumplimiento, en todo caso, sería importante que pueda usted, no sé si le puedan pasar la información y pueda ser explicada, porque me parece esto sumamente importante para conocer.

**Ing. Efraín Bastidas Zelaya, Gerente General Empresa Metro de Quito:** Sí, por alguna causa de tecnología tal vez se movió esa lámina, pero la tienen todos al igual que yo, pero la puedo leer, encantado lo leo en este momento.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:





Los componentes de las responsabilidades del estructurador técnico, el primero el C1 es incepción, es un nombre que significa la recopilación de información y propuesta de plan de trabajo; el C2 es informe de reestructuración de la Empresa Metro de Quito, revisión y definición de la documentación técnica de soporte para la contratación de la operación y mantenimiento la Primera Línea del Metro de Quito; y, el C3 es un eje de actividades transversales de apoyo, asistencia técnica y asesoría.

La incepción, es un proceso que se asumía tomaba alrededor de dos meses, claro, es un momento de recopilar toda la información, de verificar que es todo lo que se cuenta y la primera visión del plan de trabajo.

El segundo, el informe de reestructuración y todos los documentos técnicos para la contratación del operador ferroviario, el mantenimiento del Metro de Quito, ese es un proceso que ha tomado alrededor de cuatro meses, que ha tenido ya una ejecución, que ya tenemos la documentación pertinente; y, el tercero, el eje de actividades transversales es un proceso de alrededor de un año en donde se van desarrollando de manera permanente todas las actividades transversales de asistencia técnica y asesoría para la línea del Metro.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Concejala Izurieta.

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Señor Alcalde.

Le voy a pedir al señor gerente que nos haga la presentación ordenadamente, porque estamos generando una confusión a la ciudadanía con respecto al estructurador técnico y los procesos de operación. Usted nos ha enviado en este momento algunas diapositivas que van a repetirse luego a una explicación mayor, entonces, por favor entremos en materia porque en realidad estamos un poco mareando a la ciudadanía.

Tan solo eso, Alcalde.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Siga, señor gerente.

**Ing. Efraín Bastidas Zelaya, Gerente General Empresa Metro de Quito:** Señora concejala.

La idea que tenemos es dar una introducción de todo, es un proceso técnico grande, complejo, ustedes mismo me han dicho que son sólo 30 páginas que hemos entregado, pero la idea es primero indicar la visión global y luego entrar ya a los detalles, entonces, la visión global pasa por primero indicar la perspectiva global del modelo de



contratación, luego la definiremos más profundamente; y, también la perspectiva global de la parte técnica y la parte técnica incluye lo que le estamos diciendo a la ciudadanía del estructurador técnico; y, también, de estos otros aspectos necesarios para la operación.

Después, claro y respondiendo tal como venía la solicitud signada por el señor Secretario del Concejo Metropolitano, explicamos ya de manera profunda qué acciones se han hecho respecto a la operación y cuál es el estado actual, entonces, es una lógica de dar un pantallazo global para que se entienda los conceptos, primero globales, y después profundizar en cada uno de los aspectos. Con su venia, señor Alcalde.

Decía que, estos aspectos de operación incluyen primero que nada la señalización, los sistemas de control de los trenes que son el *Automatic Train Control – ATC*, *Automatic Train Protection – ATP*; y, el *Automatic Train Operation – ATO*. El primer sistema, lo que se hace es hacer pruebas a lo largo de los meses de las balizas, enclavamientos y todos los sistemas ferroviarios. El segundo sistema, el ATP, nos permite que hagamos pruebas para que garanticemos que estos vehículos, que estos trenes no vayan a tener accidentes, que no vaya a tener colisiones, que no vayan a tener ningún tipo de incidentes graves; y, finalmente, el tercer sistema, el ATO, lo que permite es que los trenes, tenemos unos trenes muy avanzados tecnológicamente, que esos trenes puedan tener aceleración, freno por sí mismos, que puedan conducirse por sí solos.

ATC es *Automatic Train Control* y corresponde a todos los sistemas de balizas, enclavamientos y todos los elementos sobre la vía, el ATP es *Automatic Train Protection* y lo que consta son los sistemas para garantizar que no existan accidentes entre trenes, que no colisionen entre los diferentes trenes. Quiero también decir que ha habido países en donde no se tienen todos estos sistemas y ustedes recordarán hace unos 5 o 6 años hubo un accidente en Santiago de Compostela con más de 100 muertos, ese tipo de trenes no tenían los sistemas que nosotros contamos aquí.

Finalmente, el ATO es *Automatic Train Operation*, es un sistema por el cual los trenes tienen unas curvas, unos patrones de aceleración y de freno, es decir, el propio tren va a estar acelerando y frenando por sí solo y el conductor no se convierte en un conductor sino en una suerte de monitor verificando que todos esté en orden. Estos son los 3 sistemas esenciales, la señalización ferroviaria.

Luego, el siguiente ámbito necesario para la operación y porque me lo han preguntado también en esta misma sala, en especial en la Comisión de Movilidad hace alrededor de 15 días, es que también se necesita una serie de procesos de interfaces, de subsistemas, ¿A qué nos referimos con estas interfaces? Que nosotros podemos tener un sistema de movimiento vertical, ascensores, escaleras mecánicas, podemos tener un sistema de telecomunicaciones, pero hay que verificar que todo funcione bien, primero el movimiento vertical, hacer pruebas por sí solos, las telecomunicaciones también hacer



pruebas por sí solo y luego integrar todo y verificar si es que yo desde el puesto de control central de nuestra suerte de torre de control que manejamos en los talleres de Quitumbe, si es que ahí puedo tele comandar y prender y apagar cualquier el sistema de movimiento vertical, cualquier ascensor, cualquier escalera eléctrica, eso es lo que llamamos interfaces de subsistemas, verificar que entre el un subsistema y otro subsistema sí exista una buena operación, sí se hablen bien entre dichos subsistemas.

El siguiente ámbito, otro aspecto para la operación es la capacitación del personal base u operativo, a esto nos referimos básicamente a que hay personal necesario de operadores, monitores, maquinistas, personal de supervisión de estaciones y personal sobre todo del puesto control central, ese personal tiene que ser capacitado y luego contratado por el operador ferroviario internacional, quiero aclarar que no debe ser la Empresa Metro de Quito quien haga esta contratación de nómina, porque si no tendríamos un engrosamiento innecesario del tamaño de la Empresa Metro de Quito, en su lugar, es el operador ferroviario internacional quien debe realizar dicha contratación, pero para que el operador ferroviario internacional realice dicha contratación y no tengamos pérdidas de tiempo, porque la ciudad necesita ya el Metro en operación, nosotros tenemos entre nuestros planes de trabajo el desarrollar conjuntamente con varias universidades y escuelas politécnicas, los procesos para selección de personal, primero que nada y segundo, para hacer las capacitaciones necesarias, las contrataciones ya las realizará el operador ferroviario internacional.

Este personal base u operativo es un personal que debe ser capacitado en cursos de alrededor de 3 o 4 meses, como yo lo dije, maquinistas, supervisores de estación y personal del puesto de control central, no es un personal de un rango jerárquico alto, es un personal netamente operativo. Pero luego también es necesario hacer la formación a largo plazo de personal de tipo directivo, los ingenieros ferroviarios que deben ser los directores o gerentes de la Empresa Metro de Quito y que sabrán liderar, comandar a futuro a la Empresa Metro de Quito, ese personal es necesario formarse a través de maestrías que se están también dialogando con varias universidades y escuelas politécnicas ecuatorianas.

Eso quiero también comentar, que nosotros convocamos a todas las universidades ecuatorianas, a todas las universidades que tienen carreras técnicas, hicimos una convocatoria, hemos guardado los registros de participación de ellas, y luego algunas de esas universidades se han mantenido interesadas y han seguido caminando, mientras que otras han declinado su interés, eso lo respetamos y con quienes sí han mantenido el interés seguimos dialogando, insisto, no es una, tenemos ahí alrededor de 4 o 5 universidades que todavía se mantiene interesadas y nosotros trabajaremos con todas las universidades.



El criterio de la Empresa Ferrocarriles de la Generalidad, es que se deberían de tener alrededor de una veintena de ingenieros ferroviarios especializados en, digamos un rango alto, entonces, aprovechando su pregunta señora concejala Paucar, lo que nosotros tenemos en mente, es que cuando venga el operador ferroviario, si el operador ferroviario trae veinte ingenieros ferroviarios de alto nivel, con mucha experiencia, nosotros pondríamos a la par veinte ingenieros jóvenes, capaces, con un buen perfil para que vayan aprendiendo y se conviertan al ser el espejo de estos ingenieros experimentados, se conviertan a futuro en esos ingenieros de gran nivel que necesitamos en el país, en el ámbito ferroviario. Eso, además, si a esos veinte ingenieros les motivamos a que tomen una maestría ferroviaria, lo que vamos a poder ir haciendo es también unos procesos muy claros de transferencia de tecnología.

Otro aspecto esencial que me fue preguntado en la en la sesión de la Comisión de Movilidad liderada por el señor concejal Omar Cevallos, es acerca de la normativa ferroviaria ecuatoriana, en ese aspecto, debemos entender que nosotros no tenemos una normativa ferroviaria en el Ecuador, no existe algo como tal, tenemos una Agencia Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre, y recalco la palabra, porque esa agencia no tiene conocimiento, no tiene todos los desarrollos para normar un sistema subterráneo, un sistema que va bajo tierra y que no intercala con ninguna de las actividades de la vialidad local o vialidad nacional.

Entonces, es necesario desarrollar toda una nueva normativa ferroviaria ecuatoriana, este es un aspecto esencial, porque esa normativa nos tiene que dar pautas para, primero, la verificación del material rodante, es decir, de los trenes y de los otros sistemas necesarios para la operación. La segunda, es que también esa normativa ferroviaria nos tiene que guiar, nos tiene que enseñar cómo vamos a determinar que un maquinista está bien formado o no y como un supervisor de estación o un miembro del puesto del control central está bien formado, y tercero, también que todos los procesos, los protocolos que se trabajen, que se manejen a futuro sean los idóneos, que estemos cumpliendo protocolos que a nivel internacional sean pertinentes; entonces, visto que no tenemos experiencia local, esto es necesario desarrollarlo progresivamente, la normativa ferroviaria ecuatoriana.

Siguiente aspecto esencial que he tenido la consulta de varios ustedes como concejales, es el Sistema Integrado de Recaudo, esto también nuevamente señora concejala, lo que pasa es que doy una visión macro y luego hay algunos temas que me han pedido por escrito que profundice; entonces, explicaremos más detallado sobre el Sistema Integrado de Recaudo en donde sí mencionaré que hay dos aspectos esenciales, el primero, es que ese Sistema Integrado de Recaudo, ha sido pensado en conjunción con la Secretaría de Movilidad y con la Empresa de Pasajeros, para que todo funcione bajo una misma perspectiva y con una misma tecnología; y segundo, que, hemos sido colegas, hemos sido compañeros con la Empresa de Pasajeros y estamos desarrollando un proceso para



que hardware y software sean no sólo que homologados entre unos y otros, sino que sean totalmente similares y compatibles.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

### Otros aspectos para Operación

- Fiscalización
- PMO
- Negocios no tarifarios
  - Telefonía móvil
  - Publicidad
  - Arriendos, bienes raíces
- Procesos de las expropiaciones
- Cultura Metro
- Acciones respecto a género, PMRs y otros colectivos



Otros aspectos necesarios para la operación, es que también hay que contratar una fiscalización, si se va a contratar un operador ferroviario internacional debe haber quién lo fiscalicen y ese fiscalizador tendrá que hacerlo en base unos medidores, a unos indicadores, que en el argot ferroviario internacional les llaman KPI – Key Performance Indicators y que es una costumbre en casi todos los Metros del mundo, el Metro de Lima lo hace, el Metro de Panamá lo hace, en Europa también lo hacen, con estos KPI lo que se trata es de medir: regularidad, frecuencia, orden, limpieza, una serie de parámetros que nos digan que este Metro está operando apropiadamente y que no sea algo de forma subjetiva sino que sea algo totalmente medible, totalmente cuantificable, de hecho, lo usual es que a nivel internacional para visualizar si es que esto funciona o no funciona bien, se generan unas largas fórmulas polinomiales, que lo que dicen es, cada uno de los indicadores sumados y con algún cierto tipo de factores, me van a decir al final si es que estoy en un 95% de buen trabajo o un 99%, pero no será algo subjetivos sino algo medible, algo cuantificable.

Por ejemplo, si yo demuestro de que el 99% de los viajes de los trenes están llegando a tiempo, ese indicador dirá exactamente eso, pero si el indicador a la inversa menciona que estamos en el 40% de regularidad, que los trenes llegan atrasados o que los trenes llegan adelantados a su frecuencia normal, entonces eso tiene que ser también retratado en estos indicadores.

Es siguiente aspecto que es necesario para la operación, es una gerencia de proyecto, que por sus siglas en inglés es “PMO”, esta gerencia de proyecto tiene, sobre todo, por objetivo, también hacer la transferencia tecnología, la formación, la capacitación de la Empresa Metro, para que cuando concluya el contrato de operación, seis años después, cuando concluya la ciudad esté totalmente capacitada para, si así lo desea el Cuerpo



Edificio, operar el Metro por sí mismo, insisto, será una decisión que en este salón, en este Cuerpo Colegiado se tomará en su momento.

Siguiente aspecto es los negocios no tarifarios, así como tenemos ámbitos en donde la ciudad va a tener que invertir o gastar recursos a favor de la operación del Metro de Quito, también hay otros aspectos en donde se revertirá el dinero hacia la ciudad, es decir, el Metro podrá conseguir fondos que van a acumularse para la ciudad, estos son principalmente por tres aspectos, el primero telefonía móvil, porque como estamos en un metro cuyas estaciones y cuyo túnel están 20, 30 metros bajo tierra, es decir, ocho a doce pisos bajo tierra, no entra ninguna señal celular, como no entra ninguna señal celular hay que poner antenas para que los operadores de telefonía móvil: Claro, Movistar, CNT, todos los que existen, ellos puedan brindar ese servicio a la ciudadanía, pero la costumbre internacional es que el Metro debe de ganar por ello, es decir, el Metro debe de instalar las antenas necesarias por sí mismo o a través de una contratación de un tercero que sea experto en este tema de antenas y que es muy usual también en la ciudad cuando vemos las torres de celulares, no es que cada operador pone una torre, sino que hay empresas que ponen una torre, les llaman operadores neutros, y esa empresa les ofrece los servicios a todos los operadores, a Claro, Movistar, etc.

Lo mismo se haría aquí bajo tierra, un operador neutro en trabajo con el Metro de Quito cobraría a los operadores celulares y ese dinero parte se quedaría por sus actividades, por sus servicios el operador neutro y parte se restituiría hacia la ciudad, es decir, nosotros le devolveríamos a la ciudad fondos por este concepto. Una primera perspectiva de lo que puede significar esto, es que podríamos estar hablando de alrededor de \$1'000.000,00 o \$1'200.000,00 dólares de beneficios para la ciudad, quiero insistir, aquí cuando hablo de negocios no tarifarios, en lugar de que gastemos recibimos dinero para la ciudad.

Lo propio con el segundo ámbito, publicidad, esto también es normal en cualquier país del mundo, las estaciones, los trenes, las pantallas tienen publicidad que las empresas privadas ambicionan proyectar hacia los viajeros que están en el Metro, esto entonces se canaliza a través de nuevamente buscar una empresa experta en publicidad, que se encargue de hacer los ámbitos ante productos de consumo masivo, no sé Coca – Cola, aceites, cualquier otro tipo de publicidad, esa publicidad se presenta en las pantallas o están en las paredes, en todo lo que corresponda y esa empresa le da una parte de los ingresos hacia el Metro de Quito para que a su vez el Metro se los pase hacia los fondos de la ciudad.

Esto también se ha hablado de que puede, dependiendo de las condiciones del mercado, puede significar unos beneficios de entre \$1'000.000,00 a \$1'500.000,00 a favor de la ciudad, estos beneficios son esenciales, son fundamentales porque estamos recuperando dinero para la ciudad.





El tercero es arriendos o posibilidades de bienes raíces. Cuando hablo de arriendos es que dentro del Metro existen algunos espacios que quedaron fruto de la construcción, la construcción involucraba hacer unos desarrollos para los aspectos operacionales del Metro pero quedaban algunos espacios, algunos de ellos son de unos tamaños medianos, digamos 300 m<sup>2</sup>, otros son bastante grandes, hay un espacio de alrededor de creo que 4.000 m<sup>2</sup> o 6.000 m<sup>2</sup> y en donde pueden entrar hasta salas de cine, esto también nuevamente el mejor mecanismo es ofrecerle a un desarrollador inmobiliario, una empresa experta en estos ámbitos, una empresa que por ejemplo maneje Centros Comerciales, para que dicha empresa a su vez los subcontraten y la Empresa Metro en cambio recibiría fondos de parte de este desarrollador inmobiliario.

Pensamos que bien manejado todo esto, se puede calcular que los negocios no tarifarios podrían representar beneficios para la ciudad de alrededor de unos \$5'000.000,00 anuales, esos son montos muy interesantes, porque esos montos a su vez pueden servir como fondos para otros sistemas de transporte que tal vez no sean tan súper habitarios.

Otro aspecto necesario.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:**  
Audio para el concejal Fiallo

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** Una pregunta muy puntual. Estaríamos determinando en estos aspectos para la operación lo que se podría llamar o el PMO podría ser la autoridad única, ¿Estamos diciendo eso más o menos? Y ¿Por qué no se le pone también a la AMT dentro de estos aspectos de autoridad única? Para que los negocios no tarifarios también sean por medio de lo que sería la zona sur y las multas por zona azul.

Solamente eso.

**Ing. Efraín Bastidas Zelaya, Gerente General Empresa Metro de Quito:** Sí señor concejal Juan Carlos Fiallo.

Hago una presentación sobre la operación del Metro de Quito porque es lo que me pide, me solicita el Secretario del Concejo, insisto, y como lo decía en la ocasión anterior, aunque tenemos la total convicción de la necesidad de un Sistema Integrado de Transporte masivo que trabaje mancomunadamente, que trabaje solidario y hemos venido en estos meses haciendo dicho trabajo con señor Secretario de Movilidad, el arquitecto Ricardo Pozo y con el Gerente de la Empresa de Transporte de Pasajeros, o sea, la empresa que maneja Trolebús y todos los sistemas de buses articulados, aunque hemos venido trabajando de la mano, mi presentación es sobre las obligaciones, las



responsabilidades y sobre las competencias de la Empresa Metro, no puedo presentar sobre la autoridad única de transporte, que es absolutamente necesaria y estoy convencido de que le va a dar un gran servicio a la ciudad, porque no es la competencia de la Empresa Metro, no puedo hablar sobre algo que no es mi competencia, entonces, en ese sentido, aquí estamos presentando lo que corresponde solamente sobre Metro.

Eso no significa que en los diálogos que hemos tenido con el señor Secretario de Movilidad, no se puedan extrapolar estas iniciativas hacia los otros sistemas de transporte, en especial por ejemplo publicidad, si ya empezamos con un trabajo en donde vamos a tener la publicidad a nivel subterráneo, no hay ningún problema con el señor Secretario de Movilidad, el arquitecto Pozo, que compartamos el proceso para búsqueda de que también esa publicidad se genere en las estaciones de superficie o en los buses articulados.

Vuelvo a recalcar, estoy obligado a rendir cuentas sobre las competencias de la Empresa Metro, sobre las funciones de la Empresa Metro, no podría dar competencias sobre la Secretaría de Movilidad o sobre la Empresa de Pasajeros, aun cuando esté convencido de que todo esto funciona como un sólo gran sistema.

Continúo, otro aspecto importante para la operación es todo lo que compete a las partes de las expropiaciones que hemos tenido, las que hay que ir siendo cerradas, hay que ir siendo concluidas y en eso estamos en el proceso y para poder tener además un pago justo, un pago apropiado.

Un siguiente gran aspecto y aquí de manera especial con la señora Vicealcaldesa, es lo concerniente a la cultura Metro, este es un ámbito esencial, es un ámbito que creemos profundamente en ello, porque sería gravísimo que nuestro sistema del Metro sea dañado o deteriorado por parte de vándalos, como sucede en algunas ciudades europeas. En contra de eso, más bien queremos aprender la experiencia de ciudades como Medellín, en donde el sistema del Metro es más limpio que las propias calles, en donde uno no encuentra una colilla de cigarrillo, en donde uno no encuentra un solo graffiti, ni un solo daño de los asientos o de la infraestructura del Metro.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Gissela Chalá, a las 11h36 (19 concejales).**

Entonces aquí nosotros estamos en un proceso para, justamente, tener un aprendizaje sobre la cultura del Metro, vamos a desarrollar una consultoría o vamos a contratar una consultoría que nos enseñe las buenas prácticas que ya han tenido en otros lugares y que nosotros podamos implementarlas, que podamos ir caminando hacia guiar a nuestra ciudad, hacia guiar a nuestros ciudadanos que cuiden el Metro, y que cuiden los buses articulados, que cuiden los otros sistemas; ahí nuevamente señor concejal Fiallo,



trabajamos de la mano con la Secretaría de Movilidad y con el ingeniero Danilo, el Gerente General de la Empresa de Pasajeros, estamos tratando de la mano y compartiremos la información entre unos y otros.

Lo propio respecto a acciones vinculadas a género, a personas, y cuando digo género es todos los tipos de géneros, binarios o no binarios, considerable a personas de movilidad reducida y a otro todo tipo de colectivos desfavorecidos o que necesitan visualización o atención especial; quiero contar ahí que en el diseño del Metro ha habido mucho esfuerzo en pensar en aquellos colectivos que tienen algún tipo de dificultad para tomar el propio sistema del Metro, nosotros no sólo que tenemos unas rutas que permiten que en todas, absolutamente en todas las estaciones, un viajero en silla de ruedas o una viajera que tiene un cochecito de bebé pueda acceder desde la superficie hasta el andén sin tener que pasar por una sola grada; no sólo eso, sino que tenemos, y creo que este es el primer caso de Latinoamérica, tenemos un Metro donde cada pasamanos tiene lectura en braille, es uno de los casos, no lo había escuchado antes, yo mismo lo detecté, en cada pasamanos hay lectura en braille, eso además de circuitos podotáctiles que permiten que una persona con minusvalía o con dificultad visual pueda guiarse, además de tener señales auditivas y visuales en los ascensores que permita que personas con ciertos niveles de sordera o de disminución visual pueda también guiarse.

Esto tenemos que trabajarlo y seguirlo desarrollando y aquí es importante que también hagamos trabajo donde pidamos a estos colectivos que nos visiten antes de que se inicie la operación, de tal forma que se puedan hacer pruebas, verificación in situ de cómo están todos estos sistemas y qué podemos adecuar, qué podemos mejorar para que tengamos un Metro lo más inclusivo posible; esto de la mano con la cultura Metro para que exista respeto a cada uno de los colectivos, porque somos una población muy heterogénea pero que toda esa población merece respeto entre uno y otro colectivo.

He dado una primera gran visión de toda la operación del sistema Metro, una gran visión, una perspectiva amplia, completa; quiero pasar ahora a la segunda parte; sí lo mencioné de que tenemos en camino varios procesos de expropiación, principalmente no tenemos muchas expropiaciones en comparación con otras ciudades en donde hablan de cientos de expropiaciones, nosotros tenemos apenas algunos casos vinculados a los sectores, primero que nada de San Francisco, en donde como sabemos, lo que era esa casa esquinera de Sucre y Benalcázar esa sí fue adquirida y una expropiación o unos procesos en donde los negocios que estaban insertos en ese bien patrimonial se les tenía que hacer compensación económica; esas compensaciones económicas se encuentran en camino, hay que concluir las, hay que ir cerrando.

El otro gran proceso, y ahí me acuerdo de la señora concejala Mónica Sandoval, es el que viene desde hace ya casi 9 años con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército, vinculado al predio de La Magdalena, en donde se construyó una estación intermodal de gran



capacidad, que compartimos nosotros en el subsuelo y la Empresa de Pasajeros en la parte superficial; es el predio ha tenido algunas complejidades para que lleguemos al pago final e inclusive hemos procedido a mecanismos de mediación; y, también hay unos predios en la zona de Quitumbe, bien digo, no son muchos los predios pero hay que ir cerrando todos, antes de que lleguemos a la operación hay que ir cerrando todo para que esto quede transparente, tranquilo y, sobre todo, para que no le generen conflictos tampoco al operador ferroviario internacional.

Las expropiaciones legalmente son definidas de una manera, inclusive, bajo la normativa metropolitana las expropiaciones son definidas como tales de una manera, cualquier otro tipo de afección tiene otra normativa a la cual cumplir, señora concejala Paucar.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Alguna pregunta específica concejala Mónica Sandoval, o al final, exacto, solo de procedimiento.

**Concejala Mónica Sandoval:** Creo que usted estableció una norma, que acabe y ahí sí le desbordamos de preguntas, porque si no es medio injusto.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Adelante Gerente, por favor.

**Ing. Efraín Bastidas Zelaya, Gerente General Empresa Metro de Quito:** Gracias señor Alcalde, continúo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



El siguiente gran ámbito, ahora sí concentrados en entender qué se ha hecho, qué acciones se han realizado para la operación del Metro de Quito involucra primero



entender, comprender, cómo ha sido el desarrollo de la obra del Metro de Quito desde el 2010 hasta el 2022.

En el 2010 se firmó aquel protocolo, aquel convenio con la Comunidad de Madrid, por el cual, una vez que había surgido la idea conceptual del Metro de Quito, la Comunidad de Madrid, y este fue un proceso de contratación directa, por cierto, con una empresa del sector internacional en donde no hubo ningún concurso, este proceso de contratación directa llevó a que la comunidad de Madrid a través de la Empresa Metro de Madrid genere una serie de estudios previos, eso fue en el año 2010.

Para el 2013 se inició la construcción de la fase 1, que corresponde a las estaciones intermodales de La Magdalena y El Labrador, dos estaciones muy potentes, de gran capacidad, que eran necesarias desarrollar para que el Sistema del Metro opere bien, pero, sobre todo, también para que pueda existir una intermodalidad profunda con el sistema de los buses articulados.

En el 2016, se desarrolla la contratación de la construcción de la fase 2, es decir, de la obra principal que correspondía a las 15 estaciones, los 22 kilómetros de túnel y los patios y talleres; además, de toda la electromecánica y telecomunicaciones de equipos e instalaciones.

En el 2017 – 2018, se termina la construcción del túnel; y, entre el 2017 al 2019 se da la adquisición de los trenes; los trenes se adquieren bajo un mecanismo diferente, no dentro del contrato principal, sino bajo un contrato alterno que fue financiado mediante un mecanismo de créditos de una agencia de cooperación internacional; créditos para exportación.

En el 2019 al 2021, se hace la colocación de instalaciones y acabados finales de las estaciones, es un proceso que se ha venido dando y que está en la parte de obra civil ya en las últimas etapas.

En el 2021 – 2022, y lo pongo otro color porque ya es lo que nos compete a nuestra gestión; se generan o hemos generado los parámetros técnicos y la documentación, así como los términos de referencia para la operación y el mantenimiento de la Línea 1 del Metro de Quito, así como para los procesos de capacitación.

Pero como pueden notar en este pantallazo, a lo largo del tiempo, a lo largo de 11 años, no se había hecho nada vinculado a la operación; y en eso sí creo que hay que ser bien claros y enfáticos, 11 años y la ciudad de Quito no había hecho nada de operación, 11 años; porque hoy somos críticos, hoy somos muy fuertes en juzgar qué es lo que está sucediendo en este momento pero no juzgamos ninguna de las administraciones pasadas, no juzgamos los 3 o 4 últimos años en donde la operación debía de haber sido el eje central, y hasta octubre del 2021 no había nada vinculado a la operación ferroviaria,



la ciudad de Quito no lo había hecho y nadie le había exigido tampoco ni al Metro, ni al sector político, ni los medios tampoco se habían manifestado al respecto de eso.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



¿Qué acciones se han realizado desde el 2010 al 2021 para la operación del Metro?, no había parámetros de explotación, no había un camino claro legal de cómo se debería llegar, no había tampoco una formación, una capacitación de técnicos; llegamos al final del 2021 y no existe un grupo de técnicos formados para la ciudad, para la operación; muchos me preguntan o se cuestionan de por qué no operamos por nosotros mismos, y yo preguntó ¿y dónde la ciudad en estos 11 años formó los técnicos ferroviarios?, yo por cierto fui a formarme, creciendo en este proyecto y en esta ciudad fui a formarme precisamente en ingeniería ferroviaria; pero la ciudad no tiene ni siquiera 10, 15 técnicos que los haya formado y esa es una deuda en general que existe con los ciudadanos, no se ha dado, no se dio nada del 2010 hasta 2021.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

**Sale de la sesión el concejal Sr. Luis Robles a las 11h44. (18 concejales)**



**¿QUÉ ACCIONES SE HAN REALIZADO DESDE 2010 A 2021 PARA LA OPERACIÓN DEL METRO DE QUITO?**

- Desde su concepción en 2010 hasta el 2021, no se había avanzado en procesos claves decisivos para la operación del Metro de Quito
- No existió un proceso para formación masiva de personal técnico para desarrollar la operación propia
- No existió un diseño detallado de los parámetros de explotación ferroviaria (mantenimiento y operación)



Esto es entonces un tema sobre el que hay que tener una muy clara, una muy fuerte reflexión de que si no se tenía una formación de técnicos, si no se tenía un desarrollo de los parámetros de explotación, si no se habían hecho los diseños de cómo se debería de generar todas las actividades no podíamos operar por nosotros mismos, era un concepto obvio, si no se lo había dado era necesario entonces buscar un operador ferroviario internacional, porque no teníamos las capacidades propias, que no significa que no somos capaces para hacerlo, para desarrollarlo, si nos proponemos y hacemos las actividades inherentes, claro que seremos capaces de operar por nosotros mismos, pero hoy por hoy la ciudad no tiene ninguna de las tareas necesarias para operar por sí mismo el Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



¿Qué hemos hecho en nuestra actual administración?, desde que tanto el señor Alcalde asumió el mando de la ciudad, como mi persona al haber sido designado en octubre de 2021 como Gerente de la Empresa de Metro de Quito; lo primero es que nos planteamos un cronograma, una hoja de ruta con unos hitos de forma técnica, no política; con frecuencia me dicen “es que usted ofreció de manera política que se opera a final de año”; no, yo le ofrecí de manera política, yo soy un técnico y como tal, un técnico con estudios de ingeniería y tres posgrados en el exterior, planteé una hoja de ruta técnica, y esto es una hoja de ruta técnica, pensamos desde el mismo momento que ingresamos que era lo necesario para llevar a cabo esta operación del Metro de Quito, y lo hablamos con el señor Alcalde, y dijimos, hablemos de un periodo de alrededor de un año, pero no políticamente, de una manera responsable, de una manera técnica, nos sentamos con el hablamos de una manera técnica de cómo se llegaba a esto, y ustedes pueden ver los hitos, es que no los tenemos acumulados al final, más bien es al comienzo donde los hemos acumulado.

En noviembre del 2021 definimos el modelo de gestión, lo dejamos absolutamente claro cuál iba a ser el modelo de gestión; para diciembre del 2021, o sea, un mes después, iniciamos por primera vez las pruebas dinámicas de los trenes; los trenes, cuando llegué,



ni siquiera tenían seguro de operación dinámico, es decir, los tenían como un activo fijo que no se podía mover del taller, ¿cómo se iba a la operación?, ¿cómo se iba a llegar a la operación?, y movimos todo para que tengamos los seguros pertinentes para operar el Metro de Quito, para que empecemos las pruebas.

Yo les dije anteriormente todas esas pruebas de señalización y todo el sistema ATC, ATP, ATO, ¿cómo íbamos a probarlo?, si los trenes estaban paralizados porque ni siquiera habían seguros; entonces nos toca trabajar todo eso, pero iniciamos las pruebas; esas pruebas se llevan este mismo momento 5 meses que no han parado, 5 meses ininterrumpidos de trabajo, y eso es fundamental porque se va haciendo check de cada una de esas pruebas, un check que luego se reporta en una bitácora, en unos parámetros de pruebas, en unos protocolos de pruebas que los lleva una empresa finlandesa, esas pruebas se van desarrollando progresivamente, pruebas que hay que entregarle el operador ferroviario cuando él llegue; son pruebas que hay que entregarle los protocolos para que los pueda observar, son pruebas muy técnicas claro está, son pruebas en donde se va diciendo “la baliza 37 tiene un tiempo de respuesta de tantos milisegundos”, y a ese estilo.

**Sale de la sesión el concejal Abg. Fernando Morales, a las 11h48. (17 concejales).**

Para el mes de enero de 2022, hace pocos meses atrás, si no me equivoco fue el 14 de enero, hicimos una presentación de los parámetros de explotación, presentación que la desarrolló el estructurador técnico, la Empresa de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, ese fue un gran avance que ya nos entregó, que además FGC, esta Empresa Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña se esforzó por hacerlo inclusive antes de tiempo, lo entregó algunas semanas antes de la fecha que originalmente habíamos acordado, y que incluía todos los parámetros de lo que debía ser la explotación ferroviaria, ya nos decía a qué horario inicia y a qué horario termina la operación del Metro, ya nos decía cuáles son los periodos pico y con los periodos valles; explicándoles de que los periodos picos son aquellos en donde, por ejemplo, en la mañana cuando salimos a trabajar o al final de la tarde cuando regresamos, es en donde la ciudad tiene una gran carga sobre los sistemas de transporte; y, los periodos valles son aquellos periodos, por ejemplo, a media mañana o a media tarde, en donde no hay tanta demanda de pasajeros.

Esto era importante ir definiendo cada uno de los aspectos y como se iba a manejar la regularidad de los trenes, por ejemplo, en los periodos picos trenes cada cinco minutos, la frecuencia necesaria de frecuencia a cumplirse; también definíamos cómo debía ser toda la planificación a lo largo del año que incluía los mantenimientos, porque no se puede pasar trabajando con todos los trenes de inicio a fin y que no se les dé





mantenimiento a los propios trenes, a los sistemas electromecánicos, a los sistemas de telecomunicaciones; cómo debían ser también todos los protocolos de operación, es decir, cómo debía irse llevando todo el diseño de la operación y mantenimiento ferroviario; esos parámetros de explotación nos entregó Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña en el mes de enero, el 14 de enero lo presentamos de manera abierta hacia la ciudadanía para que conociera sobre ello.

El siguiente hito, a un mes seguido fue que tuvimos ya la primera versión de los términos de referencia para la contratación del operador ferroviario internacional; esa primera versión de los términos de referencia luego fue revisada, verificada en las siguientes semanas, hasta tres semanas después recibir el documento final; en el mismo mes de febrero ya iniciamos la perspectiva de cómo iba a ser el proceso para buscar a aquella empresa operadora ferroviaria internacional. Y eso iniciamos lo que le llamamos el estudio de mercado en el mes de marzo, estudio de mercado en el cual invitamos; más adelante mostraré las invitaciones que hemos desarrollado; invitamos a una docena de empresas ferroviarias internacionales de 8 países, docena de empresas de 8 países más otra serie de comunicaciones y convocatorias en diferentes medios y mecanismos de difusión de nuestro proceso.

En este mes de abril nos encontramos en una fase de preguntas y respuestas, de aclaraciones y también aceptación de las sugerencias que nos presenten los operadores ferroviarios internacionales; el proceso está en curso, en el momento está en acción, y hasta aquí lo que estamos en azul es lo que se ha desarrollado hasta el día de hoy, los siguientes pasos, como lo van a ver de manera organizada, de manera técnica, de manera programada, los siguientes hitos, que están en negro, esos corresponden a lo que hay que seguir haciendo hasta final de año para tener la operación del Metro de Quito.

Para el mes de junio se espera tener la entrega de los sobres, las ofertas, que esperamos tener varias ofertas de los operadores ferroviarios internacionales, acorde al interés que ellos han despertado. Para el mes de julio evaluaremos las ofertas y seleccionaremos el ganador, ya tendremos esas ofertas no vinculantes; podremos en ese momento conocer cuál es el presupuesto referencial para la contratación directa, pero también ya podremos definir cuál es la mejor oferta y así, en base a una característica técnica calidad – costo podremos decir “este es el mejor”, eso nos permitiría que a final del mes de agosto estemos adjudicando y firmando el contrato con el operador ferroviario internacional.

Y que para el mes de septiembre podamos tener el proyecto de explotación ferroviaria que lo debería entregar el operador ferroviario internacional, la marcha blanca a un mes y a continuación; y, finalmente inicio de operaciones ya para finales de año.

Esta es una perspectiva ya concreta, ahí sí profundizando señora concejala; profundizando en cuáles son los hitos uno por uno, retratados los que ya hemos logrado, los que ya hemos alcanzado mes a mes y los que están planteados por el resto del año,



para de una forma técnica, de una forma responsable, llevarle a la ciudad una operación del Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

**Ingresa a la sesión la concejala Mgs. Soledad Benítez, a las 11h58. (18 concejales).**

**PROCESO DE CONTRATACIÓN DEL OPERADOR PARA LA PUESTA EN SERVICIO LA PLMQ**

**Resolución No. DEPMMQ-020-2021**  
22/10/21  
- Reconsideración de la Resolución No. DEPMMQ-015-2021.  
- Rectificación de la Resolución No. DEPMMQ-015-2021.

**Artículo 1.- RECONSIDERAR**, y en esa medida, **RECTIFICAR** la Resolución No. DEPMMQ-015-2021, de 29 de septiembre de 2021, adoptada por el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, de modo tal que el artículo 1 de la referida resolución en adelante dirá:

**Artículo 1.- RECTIFICAR** la Resolución No. DEPMMQ-005-2021 de 02 de marzo de 2021 adoptada por el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, con el objeto de disponer que:

- (I) los órganos ejecutivos de la empresa desarrollen a nivel de detalle los documentos precontractuales y los modelos de contratos a ser empleados, dentro del marco de la gestión por contrato, para la operación y mantenimiento de los elementos del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, y que dichos órganos los pongan en conocimiento de este directorio. Para el desarrollo de los referidos documentos precontractuales y los modelos de contratos a ser empleados, la empresa empleará los criterios definidos en la Resolución No. C.005-2021, de 19 de enero de 2021, del Consejo Metropolitano y empleará los productos elaborados por el estructurador técnico a ser contratado y que fueran aprobados por los órganos responsables de la empresa.
- (II)

Ahora voy a pasar, y según las solicitudes que nos hizo remitir el señor Secretario del Concejo, vamos a hablar acerca de la convocatoria al proceso de contratación del operador ferroviario.

Aquí profundizamos más lo que habíamos hablado originalmente, primero que nada, lo que dice el Directorio del Metro, las obligaciones que hay que cumplir, que hay algunas personas que a veces han confundido si es que hay que cumplir las obligaciones del Directorio o es de una decisión del Gerente, para todo esto tenemos un cuerpo colegiado también dentro del Metro que es el directorio, y ese directorio en su Resolución 020 de 2021, el 22 de octubre de 2021 establece una reconsideración de la Resolución previa No. DEPMMQ-015 de 2021, y también una rectificación de la Resolución No. DEPMMQ-015-2021; esta Resolución 020-2021 es la resolución que está vigente y es la resolución que debemos, yo como Gerente del Metro de Quito y mi equipo de staff, mi equipo gerencial, debemos acatar, respetar y seguir, es la que nos dice lo que debemos de trabajar, porque para eso hay un directorio; el directorio define las líneas de trabajo y eso es lo que nosotros tenemos que seguir.

Este artículo 1 de esta resolución habla que hay que, dice:

*“Reconsiderar, y en esa medida, rectificar la Resolución DEPMMQ-015-2021, de 29 de septiembre de 2021, adoptada por Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, de modo tal que el artículo 1 de la referida resolución en adelante dirá:*



*Artículo 1.- Rectificar la Resolución No. DEPMMQ-005-2021, de 02 de marzo de 2021, adoptada por el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, con el objetivo de disponer que:*

- i. los órganos ejecutivos de la empresa desarrollen a nivel de detalle los documentos precontractuales y los modelos de contratos a ser empleados, dentro del marco de la gestión por contrato, para la operación y mantenimiento de los elementos del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, y*
- ii. que dichos órganos los pongan en conocimiento este directorio y para el desarrollo de los referidos documentos precontractuales y los modelos de contratos a ser empleados, la empresa empleará los criterios definidos en la Resolución No. C 005-2021, de 19 de 2021, del Concejo Metropolitano y empleará los puntos elaborados por el estructurador técnico a ser contratado y que fueran aprobados por los órganos responsables de la empresa."*

Aquí el Director del Metro le dice al ejecutivo, es decir, a mi persona, al órgano ejecutivo, que tiene que proceder en base a la normativa definida, el marco de gestión por contrato, que debe seguirse las guías previas emitidas también por el Concejo Metropolitano y que deben recibirse y trabajar en función de los productos del estructurador técnico, es decir, de la Empresa Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña, que lo que hemos hecho.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Ahora sí, profundizando en la contratación directa, decir que la Empresa Metro de Quito fue constituida al amparo de lo previsto en la ley, en la LOEP publicada en el Registro Oficial suplemento No. 48 del 16 de octubre de 2009; la LOEP establece la facultad de celebrar distintos mecanismos asociativos para que las empresas públicas puedan cumplir con sus objetivos empresariales cuando no cuenten con la capacidad técnica o económica necesarias; yo lo he dicho anteriormente, hoy la Empresa Metro no cuenta con la capacidad para operar por sí misma, que no significa que los ecuatorianos no



seamos capaces o no podamos hacerlo a futuro, si se cumplen todas las tareas claro que podremos superar a futuro, si es que así este Cuerpo Edificio lo define.

Estos mecanismos asociativos pueden ser acordados directamente en el caso de que su contraparte sean empresas públicas o subsidiarias de estas, empresas de titularidad pública, no, de propiedad de países que integran la comunidad internacional, este es el régimen especial, contratación directa, artículo 2, numeral 8, de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

**RÉGIMEN ESPECIAL– Contratación Directa (Art. 2 Num.8 LOSNCP)**

Régimen Especial

INFORMACIÓN PREVIA & PRECONTRACTUAL & CONTRACTUAL

ACOMPANIAMIENTO ESTRUCTURADOR TÉCNICO ESTRUCTURADOR TÉCNICO

ESTUDIO DE MERCADO

- ◆ Competitividad a nivel Mundial
- ◆ Mejor Oferta
- ◆ Mayores Beneficios al DMQ
- ◆ Menor Riesgos al DMQ
- ◆ Mejores Estrategias de implementación

PARTICIPACIÓN EN TES DE CONTROL

FASE PREVIA & PRECONTRACTUAL

Metro Quito Digno

Este artículo 2, numeral 8, lo que nos indica en ese régimen especial es que debemos tener una información previa y precontractual al igual que contractual, y eso va de la mano de un acompañamiento del estructurador técnico, que debemos tener un estudio de mercado que nos permita verificar la competitividad a nivel mundial, que nos permita también verificar la mejor oferta, los mayores beneficios al Distrito Metropolitano de Quito, los menores riesgos para el Distrito Metropolitano de Quito y las mejores estrategias de implementación; todo esto dentro del estudio de mercado y, claro está, con la participación de los entes de control en la fase previa y precontractual.

Aquí es importante determinar que ese estudio de mercado, para desarrollar el estudio de mercado es necesario contar con términos de referencia, que como lo indiqué anteriormente, se entregaron, la primera versión, en febrero y la última 3 semanas después, y esos términos de referencia ya exigen una serie de elementos que le garanticen a la ciudad de que quien apueste por ser el operador ferroviario internacional sea una empresa capacitada, una empresa con la suficiente prestancia para desarrollar las actividades del Metro; que no pongamos nuestro Metro, que no pongamos nuestra inversión en manos de novatos y de aprendices, sino en manos de gente bien capaz.

Pero mencionar de que esos términos de referencia los cumple, hemos calculado no menos de unos 20 a 25 operadores ferroviarios del mundo, y de ellos, no menos de una decena están muy interesados en la operación del Metro; esto porque algún momento



escuché un comentario que decía que sólo 2 o 3 empresas podían cumplirlo, no, realmente la gran mayoría de los operadores ferroviarios en el mundo tienen por encima de 50 años de operación, casi todos los metros de Europa están cumpliendo un siglo; aquí en Latinoamérica también, si nosotros vemos México, Santiago, Río de Janeiro, Sao Paulo, casi todos los metros estamos hablando de 4, 5 décadas; entonces, las empresas tienen la capacidad; en cuanto a tamaños de redes, la mayoría de los metros de Latinoamérica, estamos hablando de redes que superan 40, 50, 100 kilómetros y de redes que también tienen 5, 6, 7, 10 líneas dependiendo de cada una de la ciudad, en Europa ni se diga, hablamos de redes de 300 kilómetros, 300 estaciones, 100 años de operación; entonces, las exigencias que pusimos no son que las cumplen 1 o 2, las cumplen no menos de una veintena de empresas a nivel mundial, y de ellas, unas 10 están interesadas en Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



¿Cuál es el estado actual de la fase de contratación?, hemos tenido una etapa preparatoria, una etapa previa, tanto en este primer trimestre como el segundo trimestre del año 2022, en donde lo que se busca es, primero que nada, desarrollar toda la documentación así como los diálogos con todos los organismos de control y con todas las entidades pertinentes, hemos visitado con señor Alcalde a la Contraloría del Estado, hemos visitado también al SERCOP, nos han recibido sus máximas autoridades, hemos pedido la guía de estas entidades, hemos estado trabajando permanentemente con Quito Honesto, hemos respondido absolutamente todos los documentos que a su momento nos haya pedido la veeduría ciudadana, está registrado por escrito que hemos respondido absolutamente a todos, y también hemos hablado con los colegios de ingenieros profesionales, Colegio de Ingenieros Civiles, Colegio de Ingenieros Mecánicos, Colegio de Ingenieros Eléctricos, pidiendo sus recomendaciones a todas estas entidades, es un proceso que hemos tratado de abrirlo de la manera más amplia hacia todos los técnicos posibles, tanto en el sector contractual como el propio sector ingenieril; esa es una perspectiva de manejar de forma amplia y transparente.



Para el tercer trimestre está planificada la etapa precontractual, cuando ya vayamos definiendo cuál es la mejor alternativa, cuál es el mejor operador ferroviario internacional; y, para el cuarto trimestre, para el cierre del año el inicio de la operación comercial.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

**Asume la presidencia la concejala Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito, a las 12h03. (17 concejales).**



No.	Actividad/Descripción	Duración (h)	Fecha <sup>(1)</sup>	
			Inicie	Fin
A	PROCEDIMIENTO PREPARATORIO	97		
1	Proceso de evaluación		23/03/22	
1.1	H Conexión	1	1	30/03/22
2	Fase de Preparación de Propuestas			
2.1	IP Inspección programa 1	75	1 <sup>ra</sup>	
2.2	IP Inspección programa 2		1 <sup>ra</sup>	
2.3	H Presentación de boques	1	1 <sup>ra</sup>	14/03/22
3	Fase de Evaluación			
3.1	IP Check list	10	3	17/03/22
3.2	IP Placificación de amos de forma	3	3	20/03/22
3.3	IP Informe de Evaluación	4	4	24/03/22
4	Fase de Negociación y Conclusión del Procedimiento	10		
4.1	IP Negociación	3	3	21/03/22
4.2	IP Evaluación final y selección de ganador	7	7	4/7/2022
B	PERIODO DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS PREVIOS AL PROCEDIMIENTO CONTRACTUAL	18	18	29/03/22
C	PROCEDIMIENTO RECONTRACTUAL	21	21	19/03/22
D	SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO	21	21	31/8/2022



Este es el cronograma del proceso para la contratación del operador ferroviario internacional y de manera especial de la primera parte de lo que corresponde a la etapa que estamos en curso, a la etapa previa o a la etapa preparatoria; en este cronograma el procedimiento preparatorio arrancó el 23 de marzo, con lo que llamamos un proceso de retroalimentación, dimos unos días para que todos los operadores ferroviarios nos hicieran cualquier observación de cualquier tipo, que nos dijeran esto está bien, esto está mal, esto está maravilloso, sabe que cambie esto, esto me lesiona y no puedo participar; ¿saben que comentario estuvimos?, apenas dos comentarios, nadie se quejó de que no puede ingresar.

El un comentario que nos dijeron, la Empresa de Sao Paulo nos dijo: “vea usted está pidiendo técnicos que hablen español y pido un certificado, el certificado se entrega sólo dos veces al año, hasta que tengamos el certificado les pedimos que nos acepten llevar traductores”; encantados, hasta que se tenga la otra parte, no los íbamos a descalificar por eso; y, otro metro nos preguntó si es que los indicadores financieros que se ponían dentro de los pliegos podían ser causales de descalificación, y dijimos claramente que acorde a la normativa ecuatoriana los indicadores financieros o las razones financieras no son causal de descalificación.



No ha existido, quiero ser enfático, ninguna queja de ningún operador ferroviario que nos diga que estos términos de referencia les lesionan, les impiden participar, todos son conscientes de que pueden participar y como tal lo han expresado, y siguen interesados, y siguen en la búsqueda para ver si son el operador ferroviario que la ciudad de Quito contrate.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



Estos son los pasos que hemos tenido, aquí se detallan cada uno de los memorandos para las resoluciones; pero quiero indicar que como punto de partida, como está ahí, y esto es lo más importante en esta presentación, como punto de partida nosotros antes de iniciar, antes de arrancar cualquier cosa, obedeciendo lo que nos dice la Resolución del Directorio, nosotros convocamos a directorio y pusimos en conocimiento del Directorio el proceso para la busca del operador ferroviario, antes de arrancar, porque eso lo hicimos el día 21 y el día 23 se inició el proceso de la fase de retroalimentación, que le llamamos; cumplimos rigurosamente que primero íbamos donde el Directorio, se lo presentábamos todo el proceso y después íbamos ya a la convocatoria.

Esa convocatoria, claro, ha tenido una serie de pasos en donde se ha conformado un comité de evaluación, se ha desarrollado ya las primeras visiones del comité de evaluación y luego de tener también esa fase de retroalimentación ya publicamos los pliegos como tales.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



## FASES PROCEDIMIENTO PREPARATORIO

**Periodo de Retroalimentación:**  
23 a 29 de Marzo de 2022

**OBJETIVO:** recibir aportes, observaciones y comentarios por parte de los potenciales participantes que permitan considerar e incorporar, de ser el caso, factores técnicos, económicos y jurídicos que garanticen el éxito del Procedimiento Preparatorio y el Procedimiento Contractual.

**Difusión del Proceso:**

- Correo Electrónico
- Reuniones Presenciales
- Mesas de Trabajo



Este periodo de retroalimentación, que es fundamental, precisamente, para evitar suspicacias de que nos digan: “no usted le puso solo con una cierta perspectiva”, este periodo era justamente para recibir aportes, observaciones, comentarios de parte de los potenciales participantes que permitieran considerar e incorporar, de ser el caso, factores técnicos, económicos y jurídicos, que garanticen el éxito del procedimiento preparatorio y del procedimiento contractual como tal.

El proceso fue difundido a través de correo electrónico, de reuniones, y correos electrónicos, por cierto, tanto a los operadores, como que, nosotros remitimos correos a la Secretaría de Productividad del GAD de Quito, así como hacia la Dirección de Relaciones Internacionales para que ellos a su vez los remitan a todas las oficinas comerciales a nivel internacional, todas aquellas oficinas con las que Ecuador tiene contacto.

Hubo difusión a través de correo electrónico, a través de embajadas y oficinas comerciales hacia los operadores interesados como tales, reuniones de trabajo, mesas de trabajo y reuniones presenciales, de hecho hemos permitido que cualquier operador ferroviario que se interese visite las instalaciones de Metro de Quito y creo que ya llevamos alrededor de ocho operadores que han visitado, de cabo a rabo, el Metro de Quito, hemos permitido que cualquier embajada de cualquier país también llegue, visite y tenga conocimiento del sistema del Metro de Quito.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:





Correo Electrónico:

EMPRESAS REMITIDAS	FECHA DE REMISIÓN	EMITIERON APORTES	CONFIRMARON INTERÉS
Deutsche Bahn	23 de marzo de 2022	No	Si
Transdev	23 de marzo de 2022	Si	Si
Metro de Medellín	23 de marzo de 2022	No	Si
Metro de Sao Paulo	23 de marzo de 2022	Si	Si
Koellis	23 de marzo de 2022	No	Si
TMB	23 de marzo de 2022	No	Si
Metro de Madrid	23 de marzo de 2022	No	Si
Renfe	23 de marzo de 2022	No	Si
Metro de Chile	23 de marzo de 2022	No	Si
Hitchi Rail STS	23 de marzo de 2022	No	Si
RAIP DEV	23 de marzo de 2022	No	Si
Metro Santo Domingo	23 de marzo de 2022	No	No

**27 Mar 2022**  
 Recepción de correo con convocatoria de Guayaquil, Manabí, San Pablo para el Programa Preservación Metro de Quito sus anexos.

**31 Mar 2022**  
 Embarcadero: Revisión de la oferta en el marco de convocatoria de Guayaquil, Manabí, San Pablo y San Pablo para el Programa Preservación Metro de Quito.

**1 Abr 2022**  
 Se envía de parte del Gobierno Nacional, mediante un correo electrónico a los operadores de Guayaquil, Manabí, San Pablo y San Pablo para el Programa Preservación Metro de Quito.



Aquí está una reseña de los operadores ferroviarios de las empresas a las cuales se les remitió, la fecha de remisión y también si hicieron aportes o no, y si confirmaron interés o no; la única que no ha confirmado interés es el Metro de Santo Domingo en República Dominicana, pero ustedes contarán 12 operadores ferroviarios, no 1 o 2 o 3; 12 operadores ferroviarios de 8 países que están interesados en el Metro de Quito, están interesados en la operación del Metro de Quito; entonces, es importante detallar, tenemos operadores de Europa, de Asia y de Latinoamérica, y también uno de Norte América.

Este es el listado completo, es evidente que es un proceso que tiene bastante aceptación, porque ellos mismos se han registrado como signatarios dentro de la aplicación de la página web, en donde van recibiendo información en donde pueden bajarse documentación, en donde pueden aplicar a todo el proceso para la operación del Metro de Quito; esto es un sinónimo de transparencia, hemos manejado con muchas empresas de varios países y les damos la información hacia todos, y también este es un caso de decir si es que existe una queja o no contra nuestro proceso y no existe, hay una aceptación de los operadores ferroviarios hacia nuestro proceso.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

**Salen de la sesión los concejales Sr. Bernardo Abad; y, Mgs. Analía Ledesma, a las 12h12. (15 concejales).**



Correo Electrónico:

Se remitió de manera preliminar el enlace con los documentos a organizaciones multilaterales, Quito Honesto, y el observatorio técnico tal como lo especifica el siguiente cuadro:

ENTIDADES REMITIDAS	FECHA DE REMISIÓN	EMITIERON APORTES
Banco Mundial	28 de marzo de 2022	No
CAF	28 de marzo de 2022	No
BID	28 de marzo de 2022	No
Banco Europeo de Inversiones	28 de marzo de 2022	No
Quito Honesto	28 de marzo de 2022	No
Colegio de Ingenieros de Pichincha	28 de marzo de 2022	No
Colegio de Ingenieros Mecánicos	28 de marzo de 2022	No
Colegio de Ingenieros Eléctricos y Electrónicos	28 de marzo de 2022	No



Adicional a lo que hemos remitido hacia cada uno los operadores ferroviarios y de lo que se ha mandado a las embajadas, a las oficinas comerciales, también hemos mandado a entidades internacionales, a entidades locales, para recibir comentarios, observaciones, aportes, entre ellas se ha remitido a las multilaterales como Banco Mundial, CAF, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, se remitió a Quito Honesto; hemos trabajado con Quito Honesto durante ya varias semanas, los invitamos a cada una de las reuniones con los colegios de ingenieros profesionales, ingenieros civiles, mecánicos, eléctricos y se tiene ese trabajo continuo, es un proceso de desarrollo que se tiene una perspectiva de que si nos dicen hay algo que mejorar, que cambiar, que aporta, estamos aquí abiertos a escucharlo.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:



CONVERSATORIO EMBAJADAS



MESA DE TRABAJO EPMQ



Algunos elementos de difusión, tuvimos también un conversatorio con embajadas, eso fue hace dos semanas, un poco más de dos semanas, dos semanas y media, en ese conversatorio se invitó a alrededor de 35 embajadas de países del mundo y recibimos embajadores de 15 países, por cierto, entre ellos los países principales del ámbito ferroviario; en donde les explicamos exactamente todo el proceso que tenemos en mente y cómo ese proceso lo podían difundir a cada una de las empresas asociadas que ellos



tienen, de tal manera que las propias embajadas sean también difusores de nuestro proceso, en otro mecanismo de búsqueda de ser lo más abiertos en la difusión del proceso.

Procede con la explicación de la siguiente lámina:

**Sale de la sesión el concejal Luis Reina, a las 12h14. (14 concejales).**



Finalmente, ya para ir acabando esta larga presentación, el tema del sistema de recaudo; el Sistema Integrado de Recaudo es algo esencial para la ciudad; el Sistema Integrado de Recaudo, nuevamente, es algo que se debió de haber desarrollado desde alrededor de 2011 – 2012 cuando ya Metro de Madrid en sus diseños indicó que era necesario contar en la ciudad con un sistema integrado de recaudo, con una autoridad única de transporte, que era necesario contar con unos fideicomisos que procedan como suertes de caja común, y que todo esto tenía que ser perfectamente enmarcado en una colaboración o cooperación entre las diferentes áreas.

Si quiero ser enfático que en el Sistema Integrado de Recaudo y en todo lo que corresponde al sistema de transporte integrado hay que distinguir de que existe unas jerarquías en todo ello; la jerarquía principal o el elemento rector, director de la transportación integrada quiteñas es la Secretaría de Movilidad, y entonces, la Empresa Metro de Quito está un nivel debajo como uno de los operadores dentro de ese sistema integrado; otro de los operadores, claro está, corresponde a la Empresa Municipal de Transporte de Pasajeros, el Trolebús que le llaman tradicionalmente, y que tiene los otros sistemas de buses articulados, como Corredor Suroriental, Suroccidental, Ecovía, etc., y además pueden haber muchos más operadores dentro de ese sistema integrado, la rectoría está en la Secretaría de Movilidad y luego los otros somos operadores diferentes, no tenemos que estar desconectados pero tenemos que cada quien responder a nuestras competencias según la ley lo define, según nuestros propios estatutos lo definen.



En ese sentido, si falta también, a lo largo de los años, un trabajo tanto en la Secretaría como a nivel de las otras entidades, de las otras empresas públicas, de los otros operadores, para que se vaya implementando. Este trabajo, claro, debía de haber sido progresivo, pero no hubo, a lo largo de 10 años, la provisión de este sistema integrado de recaudo, y cuando llegamos nos tocó, al vuelo, tratar de ir incorporando todo esto; entonces, para poder dotar del sistema integrado de recaudo el primer ámbito es que se desarrolló una reforma presupuestaria 067, por la cual la Empresa Metro de Quito habilitaba para aplicar la cláusula 13 de variaciones y ajustes de las condiciones generales en el contrato FIDIC que tenemos con la Empresa Consorcio Línea 1 del Metro de Quito.

Me estaba olvidando de decir también, el sistema de recaudo, según los diseños de Metro de Madrid, tenía que estar dentro de la contratación de la obra principal, era obligatorio que esté tanto para el Metro, como para la Empresa de Pasajeros, eso debería estar, lamentablemente, cuando se da a la firma del contrato en el 2016, el señor alcalde Mauricio Rodas, decide sacarle como negociación, le saca el sistema de recaudo y se abarata el precio de la oferta; obvio que se abarata el precio de la oferta, esto es como de ir a comprar un vehículo y decirles, “sabe que, sáqueme las llantas, y entonces estamos haciendo una negociación por la cual usted me va a bajar el precio”, claro, el concesionario me dice, “le bajo el precio porque le saco las llantas”, luego tengo que ir a comprarlas afuera, pero vaya suerte de negociación que representa eso, dado en la alcaldía del señor Mauricio Rodas.

Entonces, como una forma de mitigar o una forma de resarcir ese problema que se generó hace ya 6 años, se desarrolla esta reforma presupuestaria amparándose en una de las cláusulas, en la cláusula 13 del contrato FIDIC, el contrato que regula el desarrollo principal de la obra, y luego se obtiene una certificación presupuestaria con la Secretaría de Movilidad y se hace una propuesta, una solicitud de propuesta, en el paso tres la Empresa Metro de Quito le solicita al Consorcios CL1, al Consorcio Línea 1 del Metro de Quito, que haga un análisis técnico y que genere a su vez una oferta o una propuesta; el Consorcio realiza tal propuesta y existe también una recomendación de la Gerencia Técnica del Metro de Quito, para en el paso cinco obtenerse o solicitarse la no objeción por parte de los organismos multilaterales; eso es una no objeción que es necesario requerirla previo a la suscripción del acta de variación con la empresa o Consorcios CL1; claro, hay que tener una serie de documentación habilitante que le exige la normativa, tanto informes técnicos, financieros, legales y otra serie de documentación; y finalmente para la suscripción del acta de variaciones del convenio FIDIC – CL1 con la Alcaldía y la delegación que realiza el señor Alcalde hacia la Empresa Metro de Quito.

La perspectiva de todo esto es que Metro de Quito ya se encuentra en curso para la instalación del Sistema Integrado de Recaudo del Metro, este sistema integrado de recaudo, este SIR como se le suele abreviar, permitirá que sobre lo que ya tenemos



instalado, los torniquetes o las puertas batientes instalaremos a su vez los validadores, es decir, las maquinitas que permiten que cuando yo llegué con una tarjeta le reconozca si queda o no viajes y le abra las puertas batientes, también se están adquiriendo, se están fabricando ya las máquinas de expendio para aquellas personas, sobre todo la generación millennials que son más avanzados tecnológicamente, que puedan comparar con una máquina de expendio, pero también tenemos para quienes no son de tecnología avanzada o de estos millennials, tenemos taquillas tradicionales en donde se están implementando las mesas de dispensación de títulos de transporte; y, finalmente todo lo que corresponderá a que en el sector comercial ecuatoriano, de la misma manera que se hacen recargas de telefonía celular o de cualquier otro tipo, también se pueda hacer recargas en las cadenas de farmacias, cadenas de supermercados, de tiendas, que se puedan hacer recargas de los títulos de transporte en las tarjetas magnéticas que cada ciudadano que va a usar el Metro tendría.

Eso es lo que tenemos nosotros dentro del sistema de recaudo del Metro, quiero mencionar que estamos trabajando de la mano, nuevamente, con la Secretaría de Movilidad y con la Empresa de Pasajeros para que se pueda acceder a un proceso para una firma de un acta de variación que permita también dotar de esos sistemas a la Empresa de Pasajeros de manera especial y de los niveles superiores del sistema integrado de recaudo para la Secretaría de Movilidad en una colaboración interinstitucional, y que permitiría que exista un sólo sistema tecnológico, una sola arquitectura tecnológica para una buena integración entre los diferentes subsistemas; este Sistema Integrado de Recaudo tiene niveles diferentes de acceso y de trabajo, desde un nivel 0, 1, 2, 3, que son competencias de cada uno de los operadores, hasta el nivel 4, que corresponde netamente a la Secretaría de Movilidad, pero, Dios mediante, caminando en buena lid, vamos a tener también el apoyo para la Empresa de Pasajeros y para la Secretaría de Movilidad.

**Asume la presidencia el Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, a las 12h20. (15 concejales).**

Creo que con eso he culminado la presentación y, sobre todo, dado respuesta a lo que para esta sesión el señor Secretario del Concejo nos había solicitado, nos había requerido; ahora si quedamos a órdenes para las consultas.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Muy bien, tiene el uso de la palabra la concejala Andrea Hidalgo.

**Concejala Ing. Andrea Hidalgo:** Gracias Alcalde.



Creo que aquí, después de esta larga exposición, es importante tener claro un cronograma para saber cuándo, nos acaba de decir que van a comenzar a la instalar hardware, pero qué pasa con el software, qué pasa con un cronograma exacto de lo que es el Sistema Integral de Recaudo, y creo que aquí hay que verlo de manera integral, como lo dice, no solamente en el Metro, sino al tener esta tarifa integrada debería estar ya previsto que también la Empresa de Pasajeros cuente con este Sistema Integral de Recaudo; ¿cuándo lo van a hacer?, creo que aquí, si bien es cierto, se presenta el Gerente de la Empresa Metro, pero debemos tener en claro que hay otras dependencias municipales que están inmersas dentro del proceso de operación y funcionamiento del Metro; entonces, no solamente es cuestión del Gerente que está en este momento aquí exponiéndonos, sino saber cuál es el papel que juegan cada una de las otras dependencias municipales para que pueda, efectivamente, iniciar las operaciones del Metro.

Creo que es importante también saber cuándo se va a dar la reestructura en superficie de la red que va a permitir que funcione, que opere de manera correcta el Metro, generando la señalética horizontal, vertical, la reestructura de rutas, frecuencias, para que se pueda alimentar el Metro; aquí también va a ser importante saber cuál va a ser el subsidio que va a necesitar el Metro, porque de hecho va a necesitar un subsidio, creo que aquí hay que establecer, y si es que no es así ¡qué bueno!, definitivamente, que bueno si es que va a tener la demanda que requiere para que no se genere un subsidio, ¡qué bueno!.

Hablaba respecto a la fiscalización que debería darse luego para quien va a operar el Metro y que se contrataría una fiscalización externa; entonces, ¿en qué queda la Empresa Metro?; la Empresa Metro debería fiscalizar que es lo que va a hacer este operador, para que no se generen costos adicionales; hablaba también de una gerencia de proyecto externa, ¿para qué está la Empresa Metro?; entonces, creo que es importante ver cuál va a ser el rol, cuál va a ser ese papel que va a desempeñar la Empresa Metro como tal para que no se generen costos adicionales al momento de la operación.

Hablaban respecto de negocios no tarifarios, ahí tengo la consulta, ¿existe un modelo de gestión de los negocios?, ¿existe un modelo aprobado por parte del Directorio?, ¿cómo va a ser el funcionamiento de estos negocios no tarifarios?, es fundamental que se establezca los contratos de mantenimiento por los trenes y los 13 subsistemas como, por ejemplo, el sistema ferroviario, la señalización, sistemas mecánicos, electrónicos, las subestaciones de energía, ¿existe ya una programación para que realicen estos contratos?, y creo que es fundamental también, Alcalde, tomar en consideración que los multilaterales están pendientes de dar seguimiento a los temas sociales que haya generado el proyecto; y aquí es donde yo hablaba que debe trabajarse de manera interinstitucional, la empresa debe generar reuniones donde esté presente, por ejemplo, la Secretaría de Ambiente para que se pueda dar seguimiento al tema de La Pradera, se



necesita identificar quién es el responsable de haber generado esta contaminación y generar estas acciones de repetición que se va a tener que informar a los multilaterales.

Respecto al tema de Solanda, a ver si es que la Secretaría de Seguridad plantea una solución paralela frente al análisis de la aplicación o no de la póliza, porque no se sabe si cubrirá, no cubrirá, cuál va a ser el porcentaje que va a cubrir, y como decía también respecto al tema de movilidad, la Secretaría de Movilidad tiene a cargo estos temas y qué es lo que pasa; entonces, como digo Alcalde, necesitamos algo integral respecto a la información que se nos entregue para saber exactamente cuándo va a funcionar, vi un cronograma muy alentador, realmente es muy alentador lo que estamos viendo en la presentación que hace el Gerente, pero necesitamos certeza, es decir, aquí el tema del Sistema Integral de Recaudo ojalá no llegue el día en que comience a funcionar y lo que entreguen son boleto o tickets del pasaje, que no es lo óptimo, no debería llegar a pasar que se entreguen estos papelitos.

Y algo que lo manifesté en otras ocasiones para el análisis de la incorporación del Sistema Integral de Recaudo, existe la cédula nueva que tiene este chip, donde debería hablarse con el Registro Civil para ver cómo puede incorporarse dentro de la focalización, por ejemplo, de la tarifa, la aplicación de la tarifa por edades, por discapacidad, ver cómo se puede trabajar con el Registro Civil para que la cédula sea un método de pago efectivo, de aplicación focalizada de subsidio o de una tarifa preferencial y que se pueda trabajar en la utilización de la cédula de identidad, trabajando con estas bondades del chip que maneja la nueva cédula.

Eso de mi parte Alcalde, y bueno, auguro realmente auguro que se cumplan todas esas lindas fechas que nos han planteado y que no empiece de manera parcial la operación del Metro, que sea un proceso integral, que sean proceso con una calidad en el servicio que es lo que esperamos todas las quiteñas y quiteños, y que no se nos mienta, creo que eso es fundamental, que no se nos mienta en generar una expectativa distinta a lo que va a ser la realidad, sino que tengamos la certeza, que es lo más importante.

Gracias Alcalde.

**Ingresan a la sesión los concejales Luis Reina, Mgs. Analía Ledesma, Sr. Bernardo Abad; y, Sra. Gissela Chalá, a las 12h25. (19 concejales)**

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejala, antes de darle la palabra al Gerente para que responda sus preguntas, si quisiera hacer unas dos reflexiones que son importantes en función de lo que usted ha dicho; primero, esto es una tarea que hemos trabajado integralmente con todas las instituciones, hemos estado presentes: Secretaría de Movilidad, Gerencia del Metro,



Empresa de Pasajeros, Secretaría de Ambiente, Secretaría de Territorio, todo el Municipio trabajando en función del Metro.

Cuando nosotros llegamos en octubre, la Empresa de Pasajeros no tenía absolutamente nada del Sistema Integrado de Recaudo, nada; hemos hecho el trabajo para, como lo dijo el Gerente, que ese sistema integrado al menos lo tengamos la Empresa de Transporte, es decir, el Municipio; se han ido creando todos los informes y estamos a punto de firmar una orden de variación que necesitamos para la contratación del hardware y del software del Sistema Integrado de Recaudo, porque no tenía nada. En cuanto al Metro hemos avanzado, y claro, tenemos que tener una alternativa, yo no quiero, como usted dice, mentirle, a lo mejor no estamos empatando a diciembre con la Empresa de Pasajeros y tendremos que utilizar, lamentablemente, el papel, porque no había nada, esto no es cuestión como ir a comprar las puertas batientes, un artefacto en que está establecido, sino que tiene que hacerse una incorporación, las medidas exactas y eso toma tiempo y luego tiene el sistema de validación, estamos tratando de hacer todo lo posible para que el sistema integrado, al menos de la Empresa de Pasajeros llegue al mismo tiempo que la Empresa Metro de Quito, pero eso yo no puedo garantizar, estamos trabajando en ese sentido porque tenemos la misma preocupación de que al menos lleguemos, pero también estamos pensando en un plan alternativo.

Justamente, en este momento creo que no podemos dar una definición de si vamos o no al subsidio, porque estamos en las ofertas, y lo que hemos hecho es, y la felicitación de la Contraloría y de SERCOP es que hemos creado este concurso previo, para justamente determinar la oferta económica y sobre la base de esa oferta económica determinar quién nos presenta la mejor operación; vamos a ver cuál es el tema, la tarifa está fijaba por este Concejo desde el 2019, la 017-2019, y establece cuál es la tarifa total.

Estamos presentando, posiblemente, una reforma a la Ordenanza 17, donde podremos discutir este tema, porque ahí tenemos problemas, nos ha dicho el Presidente de la Comisión de Movilidad, en cuanto a las tarifas que incluso existen en superficie, queremos que eso se discuta ampliamente y vamos a presentar en las próximas semanas una reforma a esa Ordenanza y ahí se puede discutir muchos de esos temas.

El motivo de las rutas y frecuencias va a ser hoy en la tarde, no sé si vamos a llevar adelante, porque en esto, si debo reconocer, que no se ha presentado con las 48 horas y ahí se puede argumentar, con razón, de que no existen todos los elementos necesarios para entrar a discutir este tema.

La otra parte de fiscalización de gerencia, lo va a explicar el Gerente General, pero quiero decirle que nosotros, como lo dijo el Gerente, no estamos vendiendo humo, ni estamos actuando políticamente, esa orden es técnicamente y ha sido ratificada por el estructurador técnico; nosotros estamos haciendo un seguimiento con los multilaterales, con la Contraloría, con SERCOP, hemos tenido reuniones con ellos en estos días para





que nos hagan una veeduría, los multilaterales nos dijeron el día de ayer que van a contratar una veeduría internacional para todo el proceso que sigue adelante; y, estamos pidiendo que haya un acompañamiento en todo este proceso, que acaba de describir el Gerente, del SERCOP y la Contraloría General del Estado, de tal modo que se tenga la confianza y la certeza que todo el procedimiento que se está llevando adelante se lo está haciendo técnicamente, se lo está haciendo con transparencia.

Lo que sí, concejala Andrea Hidalgo, no vamos a permitir que nadie quiera boicotear este proceso y quieran anteponer tela de duda, en eso vamos a ser muy firmes y vamos a terminar conforme se ha ofrecido, porque estas fechas no las ha dicho el Gerente, no lo ha dicho el Alcalde, nos ha dicho un estructurador técnico que fue contratado, justamente, para este propósito.

Señor Gerente por favor.

Si es que ese es el procedimiento, cada uno de los concejales y luego como hemos hecho; nos piden que el procedimiento sea que hablen todos los concejales y luego usted se pronuncie sobre todos los temas.

Concejala Analía Ledesma, tiene el uso de la palabra.

**Concejala Mgs. Analía Ledesma:** Gracias señor Alcalde.

Esta es una de las cuantas presentaciones que ha realizado la Empresa Metro de Quito y vemos que un nuevo funcionario ha puesto a disposición su cargo; lo primero es conocer Alcalde, si es que ese funcionario cuenta o no con su confianza, si es que sigue o no siendo funcionario, si la información que nos ha hecho partícipe es real, pues si mañana ya no está no sabemos. ¿Los proyectos que pretenden alcanzar cumplirán con las expectativas de operación de la Primera Línea del Metro para este año?, creo que ya es momento que los quiteños conozcan la realidad y los vecinos sepan lo que está pasando.

Como lo he dicho en varias ocasiones, es fundamental Alcalde, para el primer personero de la ciudad, tener empatía, saber esa realidad del niño, la niña, la madre, del joven, del estudiante, que tiene que fajarse en el transporte público todos los días, capaz no lo conocamos muy de cerca, entre malos tratos, abuso, delincuencia, este deficiente modelo de transporte colapsado que nos ofrece el "Quito digno" gerenciado por el ejecutivo, y esta empatía yo pienso que nos obliga a actuar con sinceridad y a no jugar con la expectativa, con la confianza de los vecinos de Quito; si aún no sabemos si es que este modelo es correcto, que será que viene otro técnico y nos cambia de modelo tal vez, ya hemos perdido la cuenta en este Concejo de cuantos servidores públicos han asumido la Gerencia del Metro y aun no se ha podido comprender que se requiere un responsable técnico profesional con experiencia, donde se deje de lado los compromisos políticos y que en este punto, en dos ocasiones de manera formal y escrita le he dicho que se tome



en cuenta a los concejos consultivos, señor Alcalde, el artículo 142 del Código Municipal es bastante claro y se haga caso sobre esto de los concejos que sugieren ternas; de las ternas que usted sugiere podría evaluarse técnicamente cuál es el funcionario más adecuado.

Ahora como tenemos aquí al señor Gerente, sí le voy a hacer unas preguntas claras y concisas que le pido tomar nota señor Gerente; de los siguientes sistemas que técnicamente se llevará a cabo entre los 6 y 12 meses y aun no se ha firmado contrato y todavía no hay concurso, usted ha manifestado que el Metro funcionará en Quito para finales de este año, Dios le escuche.

Primero, sistema de telecomunicaciones comerciales, telefonía celular, fibra óptica, tiempo de implementación de 8 a 12 meses desde su adjudicación o firma del contrato, existe un estudio claro de la Corporación Andina de Fomento donde indica la forma de contratación y su ejecución, ¿se está en tomando en cuenta el estudio de la CAF?

Número dos, sistema de telecomunicaciones de seguridad P25, tiempo de implementación de 10 a 14 meses desde su adjudicación y firma del contrato, se rompió el convenio de implementación con el ECU911, no existe el dinero para su implementación, su operación, tampoco existe personal capacitado en el Metro que haga este proceso, ¿cómo se va a proceder en este caso?

Sistema ERP para la administración de la empresa pública, un ERP es un software que permite controlar todos los flujos de información que generan en cada ámbito de organización, sus siglas en inglés representan: Enterprise Resource Planning o Sistema de Planificación de Recursos Empresariales, tiempo de implementación de 12 a 14 meses, sirve para llevar mantenimientos, procesos operacionales, administrativos y contrataciones, ¿cómo se piensa implementar en este tiempo?, explíquenos por favor.

Sistema SAE, Sistema de Ayuda a la Explotación, para los que no están en la Comisión de Movilidad, ya hemos conversado mucho que para operar trenes e integrarse con la Secretaría de Movilidad al igual que con cualquier otro operadora de Quito, para lo cual el Metro debe tener un sistema SAE, que le permita a la Secretaría conocer los indicadores de calidad y de gestión que genera diariamente el Sistema de Trenes Metro de Quito, técnicamente tiempo de implementación de 6 a 8 meses desde su adjudicación o firma del contrato, ¿cómo se acortará este tiempo?

Siguiente pregunta, contratos de mantenimiento base de trenes, en la actualidad los contratos de mantenimiento están caducados y se están moviendo trenes sin cumplir los requerimientos de los fabricantes CAF, en este caso la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Zaragoza, ¿qué acciones están tomando al respecto?

Siguiente pregunta, nos puede indicar el número de certificación presupuestaria y el monto que garantice la contratación del operador; adicionalmente, infórmenos si es que



se ha reformado el PAC de la Empresa Metro para poder realizar la contratación citada, y si se cuenta con autorización del SERCOP, y cuándo se emitió los pliegos que se contó con esa autorización del SERCOP.

Siguiente pregunta, el sistema de recaudo ya fue comprado hace varias semanas atrás por el Metro de Quito a Revenga España, es decir, se compró un sistema sin servicio de operación o esta operación requiere un software adicional; por ahí a los que recuerdan los body cams, pero bueno mezclar los temas; este sistema de recaudo suele tener un costo de operación que cobra el dueño de la tecnología, adicional a este costo, ¿se va a pagar un costo al operador internacional?, ¿cómo es esto?, por favor infórmenos.

Además, la Ordenanza Metropolitana 17, delega a la Secretaría de Movilidad para que contrate la instalación del Sistema de Recaudo Interoperable; como norma técnica en base a la metodología establecida por el BID, los modelos de sistema de recaudo, ¿cómo se está violando este principio?, la Secretaría de Movilidad emite una resolución delegando al Metro de Quito para que implemente un sistema de recaudo con recursos de la empresa para que todo el Sistema Integrado de Transporte, y esta a su vez, delega a la Empresa Acciona la contratación, ¿acaso la doble delegación no es válida?, aquí esto es un sui géneris, es una triple delegación, esto no generaría que se rompa la estructura de ordenanza de recaudo y que una empresa de transporte de la ciudad maneje el recaudo de las demás operadoras, cuando lo planificado y técnico es que la Secretaría de Movilidad como ente rector de la movilidad de la ciudad de Quito maneje este proceso, no es entendible, explíqueme por favor.

Además, siguiente pregunta, indíquenos si el operador internacional asume el riesgo de la demanda. En cuanto a los cronogramas que aparecen para la contratación de los pliegos me parece un tanto irreales, señálenos si el Sistema Metro, que se ha generado una implementación de operación en los tiempos, ¿en qué sistema metro en el mundo se ha generado un sistema de operación de 30 días para seleccionar personal, 27 días para forma personal, 21 días para las pruebas de subsistema de marcha blanca?, ¿cómo es esto?, si solamente los operadores de las estaciones y los operadores de las sala central de control toma por lo menos 2 meses de formación; los conductores requieren al menos 3 meses de prácticas previas en el túnel una vez entregada la obra, es decir, una vez que el constructor haya entregado formalmente la obra y se genere la autorización al uso y explotación de la Empresa Metro de Quito, o se están olvidando acaso que la marcha blanca tiene un promedio de 90 días; sería muy irresponsable tener una marcha blanca de 21 días solamente, el riesgo de los accidentes es muy alto y obliga a olvidarnos la norma técnica, señor Gerente, ¿cómo lo lograrán?

**Sale de la sesión la concejala Ing. Andrea Hidalgo, a las 12h41. (18 concejales).**



¿Qué pasó con la contratación de 46 conductores que ganaron el concurso?, ¿ya se olvidaron de los mismos por estar sobrevalorados o es que no tienen opciones de crecer en empresa?; en los pliegos del concurso se cita que se anotarán los procedimientos de régimen especial, es decir, un concurso público, ¿acaso se invitará de forma selectiva o es quizás que se está realizando un pliego a la carta para que encaje con algún definido?, ¿dónde está la aplicación de principios de publicidad, transparencia de este Concejo?

El Sistema Metro contratará un fiscalizador externo adicional, es decir, un contrato que deja sin funciones al Metro de Quito, con esta estructura sólo se podrá contratar gente, es por eso que la Empresa Metro de Quito acaba de aprobar una nueva estructura con funcionarios de niveles jerárquico superior, incrementa la masa operativa, incluso se genera el alza de la estructura, pero si el Metro de Quito no opera...

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Bien, el Gerente dará respuesta a sus inquietudes concejala Ledesma, solamente dos aclaraciones; una que creo que es importante ratificarle, nosotros hemos actuado técnicamente, no estamos actuando políticamente; y una segunda sugerencia concejala, yo sería de la recomendación que usted lea los documentos para que no venga a hacer especulaciones de las cosas que usted señala, el Gerente le va a responder, pero no se trata de elucubrar ni hacer conjeturas, como usted mismo exige, hay que ser técnico y para poder preguntar técnicamente hay que leer, porque si uno viene improvisado, viene a leer preguntas que le han dado haciendo terceras personas, va a caer en esta circunstancia de que solamente sean conjeturas y simplemente sean elucubraciones, por eso me permito, señora concejala, pedirle que usted lea los documentos y ahí va a encontrar muchas de las respuestas.

Adelante.

**Sale de la sesión el concejal Sr. Orlando Núñez, a las 12h45. (17 concejales).**

**Concejala Mgs. Analía Ledesma:** Usted me está faltando al respeto, le pido que se sirva hacer lo que tiene que hacer y no decirme que son preguntas que me han dado haciendo, porque he leído y estudiado y le estoy diciendo las cosas con conocimiento de causa; entonces, le pido que no falte al respeto y me deje terminar mi intervención.

Si es que tal vez, por ejemplo, en un programa que tal vez esté apto para todo el público, su Gerente se refirió, en Visión 360 hace algunos días, que la operación del Metro se paga sola, lo cual implicaría que usted no solicite una nueva asignación presupuestaria, nos podría indicar cómo realizó esos cálculos para cubrir entre 40 y 45 millones que cuesta la operación del Metro total para ratificarnos y si se paga la operación.



Y en relación al ataque cibernético, que es solamente un silencio en el Municipio, qué garantías van a existir para todos estos sistemas inteligentes del Metro que nos dejan sin servicio; y, definitivamente pienso que un Quito digno con todas estas interrogantes que le estoy haciendo al Gerente del Empresa, además de ello le pido que se responda con los debidos sustentos, y si lo estoy preguntando es porque no está esa información, y el Quito digno de respetar, Alcalde.

Gracias.

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** En cuanto a los ataques cibernéticos, el Director de Informática ha entregado a cada uno de ustedes dos informes, el día domingo y el día lunes, en donde se explica absolutamente todo, se ha hecho un comunicado, se ha presentado una denuncia a Fiscalía, por consiguiente, no hay un silencio, sino que se ha actuado conforme a derecho y con conocimiento pleno de los señores concejales.

Tiene el uso de la palabra el concejal Marco Collaguazo.

**Concejal Dr. Marco Collaguazo:** Buenas tardes con todos los ciudadanos de Quito.

Deseo de todo corazón que el cronograma que ha presentado el señor Gerente se lo cumpla porque va en beneficio de la ciudad y de todos los ciudadanos, auguro el mejor de los éxitos en bien de la ciudad.

Una pregunta, ¿cuál es el valor de la consultoría que ha hecho referencia en esta mañana y tarde?; el estudio de mercado que hemos tratado y ha informado el señor Gerente, ¿dentro de su estructura presenta el número de pasajeros que va tener el Metro?, otra pregunta; está claro según su explicación que dentro de los estudios que se están realizando va a haber un estudio de personal para que no se aumente discriminadamente personal para la parte operativa y para la parte de ingeniería, eso nos ha manifestado y creo que es positivo eso, muy positivo que se establezca exactamente con que personal va a funcionar el Metro, lógicamente eso corresponde a quien se haga cargo de la operación, es lógico, pero de igual manera a la Empresa, y es una pregunta que hice en la sesión anterior, igualmente la Empresa cuenta con un estudio con parámetros para que se diga hasta aquí la contratación de personal; ¿la Empresa está contratando personal en estos momentos?, ¿cuál es el mecanismo para que sea exactamente lo que se necesita?

En cuanto a la telefonía móvil, la publicidad, arriendos y bienes raíces, es lógico que este es un elemento que permite el financiamiento, y es el aprovechamiento de los espacios, y es el aprovechamiento de lo que se tiene cuando funcione el Metro; por palabra del señor Gerente, decía que esto en beneficio de la ciudad, si, es un ingreso más, pero esto



tal vez, si me equivoco corrijanme, esto va para la Empresa Metro, exacto, si no es ese el mecanismo explíquese cómo va a funcionar el mecanismo.

Quiero hacer una aclaración para todos los compañeros porque varias veces he escuchado que es técnico y no es político, como que lo político es una cosa bárbara, cuando se le toma con toda responsabilidad la labor política, si es orientadora para sacar adelante, en este caso a la ciudad; yo no me avergüenzo de estar realizando una tarea política, ¿por qué?, si estoy haciendo todo mi mejor esfuerzo como persona y como profesional para aportar algo, dentro de mis capacidades y competencias, a la ciudad; no se debe decir peyorativamente, referirse a la labor política en forma peyorativa.

Tengo la idea que, si bien el señor Alcalde ha explicado que se va a realizar el sistema de recaudo, tiene que ser global, en definitiva, la Empresa Metro, desde sus competencias, ha informado que ya tiene las máquinas, en definitiva, para operar el sistema, y está correcto, pero jamás debemos olvidar que el sistema de movilidad es general, y el sistema tiene que ser pensado en donde estén, Empresa de Pasajeros y todo lo que implica eso.

Nada más, hasta intervención Alcalde.

**Sale de la sesión la concejala Mgs. Analía Ledesma, a las 12h52. (16 concejales).**

**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias, tiene el uso de la palabra la concejala Paulina Izurieta.

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Alcalde, compañeros concejales.

Bueno, antes que nada, realmente me preocupa su actitud señor Alcalde porque descalificar a los concejales no es su trabajo.

El 28 de enero de 2022, dentro de un informe que solicité, recibí información sumamente amplia con respecto a Metro, prácticamente 20 anexos que están: contratación, información, los POA, los PAC; creo que esta información nos da una visión bastante clara de ciertas incongruencias que se encuentran en estos documentos; me voy a referir a una en especial.

Con respecto al informe que emitió sus funcionarios el 28 de enero, Jonatán Bravo, Roberto Custode y Roberto Custode, los dos, la misma persona, profesional de Planificación y Operaciones, Gerente de Operaciones, que firman este informe de estimación de demanda para la operación del Metro; en la conclusión señor Alcalde, y ojalá me esté escuchando y me mire cuando le hablo, habla de que el arranque del Metro es de 254.354 pasajeros por día, y para el año 2025 se tendría un alrededor de 411.500



pasajeros; usted ha dicho, no lo digo yo, es público, está en todas las entrevistas que usted ha planteado; usted ha dicho que 400.000 pasajeros diarios van a alimentar el Metro, pero este informe dice lo contrario, me gustaría que nos aclare ese tema.

También, señor Alcalde, que oportuno que su Secretario de Movilidad no esté aquí presente, esto es una estructura; está aquí, pero que no comparezca; porque deberían comparecer juntos, porque el sistema es el órgano rector, el Trole que es parte del sistema, la gerencia de pasajeros, Metro, para integrar esta lógica, pero no se da esto, ¿por qué?, porque lamentablemente tenemos una visión equivocada.

Hay algunas preguntas que me sumo a la concejala Analía, que a pesar de que tienen mucha lógica, con toda la información que recibimos usted lo descalifica, dice que son elucubraciones, que nos estamos inventando el agua tibia, que esto es político, no es político, quien sabe Dios qué será; pero lo cierto es que, señor Alcalde, usted dice "vinimos en octubre", o sea, usted recién llegó en octubre, cuando usted fue presidente de la Comisión, fue delegado del Alcalde Yunda con todos los poderes plenipotenciarios para hacer lo que ha hecho, no es que apareció en octubre, huy aquí llegue, soy alcalde y apenas vamos a refundar Quito.

Lamentablemente Alcalde, en el informe que entrega el señor Gerente, hay algunos temas que están bien escuetos, este cable P25, que es el sistema de comunicaciones, el señor Gerente habla de este proceso Tetra Metro, que discúlpeme compañero, esto es una Motorola, como podemos pensarnos que el sistema de comunicaciones no esté integrado, no podemos pensarnos si nosotros vamos a manejar un software, que es el tema de recaudación, y que a propósito del software, mi estimado Gerente, FIDIC solo permite la contratación de bienes más no servicios, y el software es un servicio, de pronto no sepa, porque a mí me sorprende, usted dice que tiene "harto" conocimiento, pero aquí en SENESCYT dice que usted es ingeniero mecánico, pero tiene "harto" conocimiento ferroviario; no sé si ha operado algún ferrocarril, o sea, ha operado un sistema ferroviario, me parece que, no, no encontramos eso en la información que nos da aquí el internet.

Es importante entender que este proceso de telecomunicación es fibra óptica, los accesos de internet internos, usted habla de que todos tenemos celular, pero eso nada tiene que ver con el sistema operativo interno, cómo es posible que usted nos diga eso al ciudadano común, es una vergüenza.

Por otro lado, a mí sí me preocupa la certificación plurianual, porque este proceso es de proyección a 5 años, usted lo ha planteado en sus informes, no lo digo yo, está en sus informes, proyección al 2025 señor Gerente y, sin embargo, dice, no, no necesitamos un proceso plurianual, para que la certificación financiera, para qué la certificación presupuestaria, para qué, no importa; tampoco sabemos cuánto le va a costar a Quito esto, tampoco sabemos.



Por otro lado, me preocupa los cronogramas, y me sumo, porque dice 30 días según los pliegos que yo aquí dispongo, dice que son 30 días para la selección de 270 personas entre operadores, conductor y jefes de estación; 27 días para formar una persona, perdóneme señor Alcalde, cuánto le toma a nuestros choferes profesionales formarse en nuestra realidad del Ecuador, un año; un técnico 6 meses, ¿seguro que en 27 días lo vamos a lograr?, yo lo dudo; y, 21 días para prueba en marcha, esto me parece de total falsedad señor Alcalde, porque hay que hacer las pruebas integradas de Metro de los 13 subsistemas, ¿ya se hicieron?, no, porque no está hecho con el proceso integrado.

Ahora, si quiero preguntarle, creo que esta pregunta es importante y vital, ¿cuál es la tarifa técnica de Metro?, porque usted habla de 0.45 centavos, pero resulta que esos 0.45 centavos no se toma la tarifa diferenciada, es que acaso no hay adultos mayores, es que acaso no hay niños, ¿de verdad?, ¿en serio?, y usted dice que vamos a estar “*pas, tomes*”, todo bien.

Otras consultita que le quiero hacer, a mí me preocupa sobremanera, se ha hecho, se ha pensado, como aquí en Quito lamentablemente el manto de la virgen no nos protege a todos, y abajo en subterráneo lo dudo mucho, ¿se han hecho los necesarios procesos y cronogramas en caso de inundación, en caso de terrorismo, en caso de incendio?, ¿qué pasa con la desratización del Metro?, ustedes saben que hay una gran cantidad de ratas, y saben lo que pasa, qué significa que el tren pase y mate animales de compañía, ratas y demás, ¿quién limpia eso?, ¿está expuesto aquí?, no, no está aquí porque no se ha pensado en eso y esto es terrible, no hay un criterio de integralidad, no existe un concepto de integralidad.

Finalmente, se ha dicho públicamente en redes sociales, que parece el Alcalde odia, porque obviamente no es sujeto de aprecio, pero son 46 posibles conductores que no han sido todavía capacitados y están en un banco de elegibles, ¿qué pasas con ellos?; usted dice que esta empresa va a venir y va a decir “*okey, yo me voy a hacer cargo de todos*”, ¿de ellos también?, algunas otras consultas que mis compañeros ya se sumarán.

Yo simplemente le voy a decir, el Metro gasta \$870.000,00 dólares en publicidad, casi \$1'000.000,00 de dólares, ¡qué bonito!, porque claro, yo a la ciudadanía le maquillo la idea hermosa de que hasta octubre vamos a tener Metro, y en diciembre todos nos subiremos contentos como está actualmente; pero le voy a decir una consulta a usted señor Alcalde, ¿y el billete del Gobierno?, ¿cómo se va a transferir los 140'000.000 que ofrecieron?, a mí me quedan dudas de aquello, ojalá, como pasa al frente, toman cafecito, de consultando señor Alcalde.

Hasta ahí.





**Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene el uso de la palabra concejal Omar Cevallos.

Señora Vicealcaldesa, le ruego que asuma la presidencia, señores concejales, tengo que salir por asuntos personales.

**Asume la presidencia la concejala Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito, a las 13h02. (15 concejales).**

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra el concejal Omar Cevallos.

**Concejal Sr. Omar Cevallos:** Gracias Vicealcaldesa.

Sin duda alguna esta mañana nos reunimos bajo un pedido que hizo la Comisión de Movilidad como habíamos manifestado, ya que en días pasados se presentó a esta Comisión el Gerente del Metro y nos suscitaron varias dudas, varias inquietudes que creo que son la mayoría que vamos a exponer acá y vamos a preguntar, son muchas las que tenemos, de todos concejales, no sé si el Gerente alcance a contestar, después de todas las intervenciones, hoy mismo, por lo que enviaré toda mi intervención y mis preguntas de manera oficial por escrito a la Gerencia del Metro.

Voy a insistir en el tema de que hay que revisar bien el artículo 2, de la Ley de Contratación Pública, con su numeral 8, que aquí ya se hizo referencia; pero también hay que revisar el reglamento de esta ley, revisen el artículo 100, también revisen los artículos del COA que tiene que ver con estos temas, porque todo esto tiene que ver con este proceso que estamos haciendo.

Cuando nos hace la presentación y nos plantea que va a haber una fiscalización para la operación del Metro, la verdad creo que me quedo también preocupado por lo que ya han manifestado nuestros compañeros; entonces, ¿para qué va a quedar la Empresa Metro de Quito?, también se dice que hay el PMO, que es la Gerencia de Proyecto, para no hablar las siglas en inglés, sino es la Gerencia de Proyecto, si también eso se va contratar ¿para qué queda la Empresa Metro de Quito?

Preguntas como ¿por qué 6 años de esta operación?, ¿por qué no 5, por qué no 7?, cómo se ha determinado de tiempo si todavía no se ha detenido ni el presupuesto, ni la demanda, no hay una corrida financiera, cómo logramos determinar estos 6 años. Se habla de los KPI, que son los estándares de calidad que se mide al sistema; ¿estos KPI estarán integrados en todos los términos de referencia?, ¿serán parte de los términos de referencia para que después la fiscalización pueda seguir este trabajo y tener claro los parámetros que tiene que fiscalizar después de un tiempo?



También se habla de los negocios no tarifarios, normalmente se habla de los ingresos no operacionales, son terminologías diferentes, pero creo que suena de la manera absolutamente contraria, uno habla de negocios, otro habla de los ingresos no operacionales que tiene un sistema de transporte, que son los que se han manifestado acá, ¿cómo se va a hacer esto?, ¿quién va a hacer?, es decir, también hay que definir qué va a pasar con la Empresa Metro una vez que se reciba y se comience a operar, desde ahí deberíamos empezar, ¿qué va a pasar con la Empresa Metro de Quito?, ¿vamos a constituir una sola Empresa de Pasajeros?, ¿vamos a constituir la famosa autoridad única?, que debería existir desde hace rato?, entonces, ¿cómo se va a trabajar en estos ingresos no operacionales?

Desde hace rato yo había manifestado el tema de los seguros, porque una de las primeras reuniones que tuvimos acá, nos informaron que los seguros de los vagones eran solamente con seguros como activos, hoy se nos informa que estos seguros se han cambiado, cómo está todo el sistema en referencia a los seguros que debe existir, porque esta es una obra que cuesta \$2.000'000.000,00 de dólares que tiene que estar asegurada en su total integridad.

Se dice que se irá por el Sistema Integrado Recaudo a través de una ampliación o de la adenda del contrato FIDEC, me preguntó si ya se hizo el estudio de mercado de este Sistema Integrado de Recaudo, yo concuerdo con el Gerente que, en la negociación del Alcalde Rodas, cuando el Metro costaba \$1.500'000.000,00 de dólares, haya el ganador y se va a una negociación, en esa negociación se saca el Sistema Integrado Recaudo, se sacan las subestaciones eléctricas y; sin embargo, pasa de constar \$1.500'000.000,00 de dólares a \$2.000'000.000,00 de dólares, esto sigue en Fiscalía y sigue la línea que se está investigando sobre el tema de Odebrecht, no se olviden que el consorcio que ganó esto es Acciona – Odebrecht, por lo tanto, en Fiscalía habrá que exigirle que nos dé respuestas inmediatas de qué pasó ahí.

Pero claro, ahí se saca el Sistema Integrado de Recaudo, ahora vamos a hacer una ampliación con la misma empresa, porque esto es una ampliación del Contrato FIDEC con la misma Empresa Acciona, me imagino, para que nos dé el Sistema Integrado de Recaudo, eso fue lo extraño, en un principio se sacó, ahora los oferentes, los que pueden dar el sistema, por los tiempos de contratación, porque también es un tiempo de contratación internacional, se demorará mucho y si nos vamos por el camino normal seguramente el Sistema Integrado de Recaudo tendremos después de 2 años; entonces, el camino que están optando, que a la larga es un embudo que nos indujo esta compañía, que no podemos salirnos de ahí, porque si no, no vamos a tener el Sistema Integrado de Recaudo en el corto tiempo que queda de acuerdo al cronograma que están plantando.



Sin embargo de esto, se hizo el estudio de mercado para llegar a valorar exactamente cuánto va a costar el Sistema Integrado de Recaudo para el Metro y para la Empresa de Pasajeros, porque tiene que estar en las dos empresas el mismo Sistema Integrado de Recaudo, me imagino que este Sistema Integrado de Recaudo va a manejarlo, porque una cosa es el hardware otra es el software, las dos cosas se compran, el uno tendrá la licencia por un tiempo, pero la operación del Sistema Integrado de Recaudo me imagino que estará dentro de los términos de referencia para que el operador lo maneje, pero esto cuánto le costará a la ciudad.

Todas estas preguntas, todo esto voy a enviar por escrito más otras que tengo acá, pero lo que no puedo permitir, señora Vicealcaldesa, es que el Gerente nos diga que no hemos hecho nada, no voy a permitir eso y creo que hablo en nombre de todos los concejales, este Concejo se ha reunido varias veces para discutir el tema del Metro de Quito; si este Concejo no se hubiera reunido ya hubiera habido una alianza estratégica perniciosa para la ciudad, que nos querían inducir a eso, a que nosotros resolvamos que se vaya la operación del Metro a través de una alianza estratégica, si los concejales no hubiéramos estado atentos a esto tal vez ya hubiera pasado; así que no puede decir el Gerente del Metro ahora a nosotros, en el Concejo, que nosotros como concejales no hemos hecho nada, tal vez él no tenga conocimiento de esto, porque está desde noviembre o de octubre, pero durante los casi 3 años que estamos acá, todos los concejales hemos estado atentos de lo que pasa en esta inversión de la ciudad, y hemos estado atentos por responsabilidad propia y todos, sin bandera política, hemos preguntado y hemos fiscalizado lo que pasa; así que no voy a permitir, compañeros concejales, que el Gerente hoy nos diga que nosotros, como concejales, como Concejo, no hemos actuado.

Gracias señora Vicealcaldesa.

**Sale de la sesión la concejala Sra. Paulina Izurieta, a la 13h06. (14 concejales).**

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Así es señor concejal Cevallos, de hecho siempre estuvimos, aún en medio de la pandemia, solicitamos la comparecencia del Gerente de esa época, que lo único que hizo es querernos imponer una alianza estratégica, vendiendo esa alianza estratégica pero sin fundamento ni legal peor técnico y con una presentación desastrosa; entonces, yo también concuerdo con eso, y como en nuestras potestades y facultades de fiscalización, desde mi despacho, hemos hecho las fiscalizaciones correspondientes a lo que nos compete, poner en marcha esta obra emblemática del país, 2.054'000.000 que nos cuesta a todos los ecuatorianos.

Tiene la palabra el concejal Eduardo Del Pozo.



**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Gracias Vicealcaldesa, compañeros concejales, público presente.

La puesta en marcha de operación del Metro de Quito tiene muchísimas aristas, algunas de ellas ya han sido cuestionadas o topadas por algunos de los compañeros concejales que me precedieron en el uso de la palabra; por lo tanto, me voy a circunscribir a lo que en mi criterio es, en este punto, una de las partes más importantes que es el Sistema Integrado de Recaudo.

Me he puesto a revisar con mucho detenimiento el informe del estado del Sistema Integrado de Recaudo y también a escucharle al señor Gerente, y es evidente y claro que todavía no se encuentra suscrito el contrato de ampliación FIDIC con Acciona, y de la revisión que hago de este informe que he revisado nacen algunas inquietudes que deseo me sean esclarecidas en este seno del Concejo Metropolitano; empezando desde qué es lo que se quiere contratar a través de este contrato ampliatorio FIDIC; esto porque este tema es más complejo de simplemente dividirlos en fases y ya está, aquí tenemos nosotros dos empresas públicas, cada una con la necesidad de tener hasta la fase 3, en el Sistema Integrado de Recaudo, y también tenemos los buses convencionales que también van a tener que ser parte del sistema integral de movilidad de la ciudad, y ese es otro tema que lo toparemos, creería yo, que con mayor profundidad en la tarde con el Secretario de Movilidad, pero no podemos dejar de lado el pensar cómo se está estructurando este contrato ampliatorio FIDIC en cuanto se refiere a las fases de implementación del Sistema Integrado de Recaudo.

Nosotros en la ordenanza establecimos que necesitábamos una interoperabilidad, esto porque evidentemente, en su momento, no se hizo caso lo que era lógico, y era que el Municipio de Quito contrate un sólo Sistema Integrado de Recaudo; tuvimos muchísimas peleas en la Comisión, en este mismo Concejo Metropolitano, estos informes que nos entregaron el día de hoy dicen justamente eso, que la lógica sería que el Municipio contrate, en un sólo paquete, la primera, la segunda, la tercera y la cuarta fase; pero no existe todavía claridad en estos informes de si es que vamos a contratar la primera, la segunda, la tercera e incluida la cuarta fase; entendiendo que la cuarta fase, de acuerdo a la ordenanza, le correspondía a la Secretaría de Movilidad, porque la cuarta fase es la cámara de compensación..

Entonces, ahí nace una primera inquietud y es, si es que llegamos a la cuarta fase en este proceso, dos inquietudes, qué nomás estamos contrato, si es que llegamos a esta cuarta fase de contratación de la cámara de compensación, no la puede operar el Metro de Quito, tiene que operarla la Secretaría de Movilidad, y eso tiene que estar sumamente claro, porque al manejar la cámara de compensación, maneja hasta la prelación de pagos, va a ser quien, evidentemente, haga la repartición de los ingresos generados en el Sistema Integrado de Recaudo de toda la ciudad, incluyendo buses convencionales, para



dividir, esta parte va para los señores transportistas de los buses convencionales, esta para Metro de Quito, esta para Transporte de Pasajeros; y hago esta aclaración porque de lo que le he escuchado y revisado aquí, tal vez no fue muy profunda la explicación en ese sentido, es necesario tener claridad en esto, es necesarísimo tener claridad en esto, porque ojo, cuidado les vayamos a dar gastando o dar invirtiendo a los señores transportistas convencionales, que ellos también tienen que invertir en su Sistema Integrado de Recaudo hasta la fase 3; ellos también tiene que invertir, no sólo es responsabilidad del Municipio de Quito, pero ojalá y podamos incluir a la Empresa de Transporte de Pasajeros.

Entonces, ahí entra una serie de dudas jurídicas de cómo hacer que esta contratación de la fase 1, 2, 3 y ojalá fase 4, jurídicamente sean compatibles con el FIDIC, y ahí hay un gran, gran reto, a mi criterio, que tiene que ser desanudado en todos los jurídicos de las tres entidades, Secretaría de Movilidad, Empresa Metro de Quito, Procuraduría, ¿no cierto?, porque sin duda alguna, es necesario que esto salga lo antes posible, ya fue dicho en intervenciones anteriores, no ganamos nada que el Metro de Quito esté funcionando y vayamos a tener que entregar tickets para el ingreso, eso sería innombrable; entonces, aquí también, y lo preguntaremos con mayor énfasis en la tarde, qué pasa con las normas técnicas para que los transportistas privados ya estén contratando su Sistema Integrado de Recaudo, porque si tenemos ahorita ya dos sistemas funcionando, son los convencionales, mal o bien, y también mal o bien el Trolebús y todo lo que conlleva a la Empresa de Transporte de Pasajeros, ahí ya deberíamos, en un pensamiento utópico de ciudad, ya debería estar funcionando el Sistema Integrado de Recaudo, no lo está, no funciona así; pero entonces, ¿qué pasa con la norma técnica?, y hay elementos del BID inclusive que hablan de los sistemas de interoperabilidad de recaudo que tenemos que implementar aquí.

Estos son temas fundamentales que es necesario que se nos esclarezca, porque se hablaba también de los presupuestos, vamos a ampliar el FIDIC a cerca de \$1.580'000.000,00 de dólares; en la primera fase se hablaba de \$5'000.000,00 de dólares en estos oficios, pero existe el presupuesto que les otorgamos desde el Municipio de Quito a la Empresa Metro de Quito de cerca de 15 o 17 millones de dólares, si es que la memoria no me falla, justamente para el Sistema Integrado de Recaudo; entonces aclararnos un poco las cuentas y aclararnos los tiempos de cuándo se va a contratar este FIDIC y que nomás va a incluir con las aclaraciones importantes que, a mi criterio, son fundamentales, haciendo un petitorio o una aclaración también adicional, dado que ya se me acaba el tiempo de mi intervención, antes de contratar y tiene que ser parte del objeto de la contratación el que el sistema tiene que ser abierto, ojo, no vayamos a contratar con un sólo banco o con una sola cooperativa o con una sola tarjeta de crédito, tiene que ser un sistema abierto que permita a cualquier entidad financiera, incluso al Municipio de Quito, poder emitir sus propias tarjetas para que sirvan en el Sistema Integrado de Recaudo, que sea un tema



muy abierto, así lo hemos discutido muchísimas veces y eso no puede dejarse de lado en estos instantes.

Eso nada más señora Vicealcaldesa.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra la concejala Soledad Benítez.

**Ingresan a la sesión los concejales Sr. Orlando Núñez; y, Sra. Paulina Izurieta, a las 13h23. (16 concejales).**

**Sale de la sesión el concejal Sr. Bernardo Abad, a las 13h23. (15 concejales).**

**Concejala Mgs. Soledad Benítez:** Mucha gracia.

Voy a hacer referencia a dos temas previos a lo que estamos tratando al punto del orden del día; primero expresar mi solidaridad con la concejala Analía Ledesma, en este Concejo al personero de la ciudad no importa la gobernanza y eso valdría que lea, mínimamente que busca la gobernanza, es una relación equilibrada entre los diferentes actores y, entre otras cosas, lo que busca la gobernanza es el fortalecimiento de la institución, y para fortalecer la institución mínimamente lo que debería hacer Santiago Guarderas es fortalecer esta gobernanza aquí en el Concejo, eso primera cosa, insistir mi solidaridad, porque no sólo es que defiende la gobernanza o promueve la gobernanza que también tiene que ver, un arte de dirección, es un arte de gobernar, es un modelo obviamente de gobernar, pero no quisiera extenderme en este tema, da paso a que en este Concejo, lastimosamente, irrespetándonos entre todos se irrespete sobre todo a los mandantes, ¡qué pena! nuestro pueblo ecuatoriano y a la ciudad de Quito, obviamente.

Segundo, voy a leer mi intervención, como siempre lo hago, porque esto para mi significa llegar a esta sesión del Concejo con días, Brith y estimadas compañeras y compañeros, con días de análisis, de lectura, análisis y síntesis de la información que nos llega, si, por respeto a la ciudadanía, para que tal vez en las cosas que yo pueda expresar en este Concejo no hiera a nadie, y no diga "tonteras", cuántas veces se nos ha ido tiempo en este Concejo diciendo cualquier cosa que no tiene que ver con nuestra función de legisladores ni de fiscalizadores, así es que voy a leer mi intervención; y ojalá también el poder expresar lo que vamos a decir no signifique, o sea, lo que tenemos que hacer aquí es debatir ideas, deliberar ojalá, y no destilar odio.

Con relación al punto que nos están informando esta mañana, ya casi tarde, quisiera que me expliquen brevemente ahora y me amplíen, y quiero que esto conste en el acta, con detalle y por escrito las siguientes preguntas: ¿cómo han resultado las pruebas de integración realizadas hasta el momento?, ¿existe algún problema de compatibilidades



en los sistemas, subsistemas y componentes del Metro?, por ejemplo, en software, ¿cómo se ha realizado o se realiza el mantenimiento post prueba?, ¿está contemplado esto?, por favor que me respondan ahora y me informen a detalle por escrito el estado y los principales resultados de las pruebas de integración, incluido cronograma de prueba y plan de contingencia.

Segundo, respecto de los riesgos de la base para la selección preliminar de un proveedor a ser invitado para la provisión de servicios especializados para la operación del Metro de Quito y la coordinación e integración de los contratos relacionados con la operación, 11 operadoras muestran interés, pero sólo 2 realizan aportes; este dato resulta para mi curioso, porque entenderíamos que sólo estas 2 van en serio, es decir, deberíamos dar por sentado, por ejemplo, que RATP DEV no tiene intenciones muy serias para operar, si las tuviera habría aportado algún detalle entre las más de 200 páginas puestas a consulta, incluso, y con toda razón y el derecho, aunque sea para su propia conveniencia, ya que se les daba el espacio y la oportunidad de sugerir cambios, sería una sorpresa que, por ejemplo, una empresa como RATP DEV aplicara y más aún sea ganadora, esto incluso podría justificar algunas sospechas bien intencionadas de conductas colusivas si, por ejemplo, RATP DEV resultara la operadora; las razones serían obvias, ¿estaba todo perfecto?, es una coincidencia grande que ameritaría ser aclarada, respecto a este punto solicito que lo dicho conste expresamente en actas.

Tres, sobre los argumentos del punto 3.3 del informe, análisis de oferta profesional disponible en el país, entiendo y estoy segura que está hecho con buena intención, pero es incoherente y pone en duda todo el resto del informe considerando lo siguiente:

Primero, si no hay talento humano en el país, aunque hoy el Gerente que dijo cualquier cosa también y ofendió a los concejales diciendo que no hemos hecho nada hasta la fecha, cuando el señor Santiago Guarderas había sido delegado por Yunda para la Empresa de Movilidad como Alcalde, haciendo el papel de Alcalde, y también en el tema del Metro, si es raro que nos digan que no hacemos nada los concejales; insisto, si no hay talento humano en el país, qué sentido tiene la transferencia de conocimiento y tecnología, me gustaría saber a quién van a hacer esa transferencia de conocimiento y tecnología. Si no hay talento humano en el país, ¿cómo el gerente se anima a manejar la Empresa, o la maneja desde Japón, Efraín?, ¿cómo nombraron un gerente que no comprende del sistema ferroviarios?, entiendo que no es así, que no es verdad, Efraín, entiendo su tesis llamada, voy a traducir, "*público privado, participaciones de subsuelos, concesiones subterráneas en América Latina*", ¿usted no es un talento ecuatoriano?, pregunto Efraín, ¿no es un talento humano ecuatoriano?, Efraín es de otro lado, no sé.

Tres, entiendo que entre sus gerentes de línea y empleados también hay gente formada y capacitada, por ejemplo, dónde figuran en estas consultas el personal que capacitó la CAF; lo del SENESCYT sorprende, por favor, y también es una ofensa a las personas



capacidades que tiene el Ecuador con relación a este tema; por favor pregúntele si no existe un máster en transporte de la Universidad Politécnica de Valencia, por ejemplo, para que no tenga que buscar mucho, busque sólo el 2021.

3.5, en fin, este argumento de existencia igual a cero del talento humano como constaba en el informe escrito, es muy imprecisa e intencionalmente sesgada, por favor, no volvamos a presentar informes de esta manera, porque para mí lo desvirtúan todo. Quiero entender si se requiere contratar por separado al fiscalizador, al operador y a la gerencia técnica, o esto asume el operador.

Finalmente, quiero decir que antes de todo, esto deberíamos estar viendo la organización del transporte por superficie, cosa que se resolvió en una resolución, sin esto definido nada de lo anterior tiene sentido, porque tocaría volver a hacer todo de nuevo; solicito que esto también conste expresamente en actas; si no organizamos la superficie tendremos dos subsistemas conviviendo uno para gente rica, ¿no cierto?, que se mueve por arriba; y, otro para pobres; más bien al revés; uno para gente rica por abajo, ¿no cierto?, que utilizaría el Metro; y, otro para las grandes mayorías por superficie; por favor no pongamos el carro delante del caballo, por eso en la sesión pasada aprobamos una resolución, ahora ya está así, pero este orden no es el correcto, primero el transporte de superficie y luego el Metro.

Hasta ahí mi intervención, gracias.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra la concejala Luz Elena Coloma.

**Concejala Mgs. Luz Elena Coloma:** Gracias, buenas tardes.

Muchas gracias por la información que se nos ha presentado, tengo algunas preguntas que las voy a hacer, pero primero quisiera hacer dos reflexiones; una, ¿a quién le puede interesar que el Metro de Quito no tenga operador en la fecha establecida y que no esté funcionando a finales de este año?, ¿a alguien le interesa eso?, ¿a alguien le interesa eso en este año preelectoral?, para que un próximo alcalde o alcaldesa sea, quizás, quien lo inaugure o pueda cambiar las condiciones a su deseo, creo que esa reflexión tiene que estar por delante porque este es un proyecto de ciudad y creo que tenemos que estar a la altura de lo que la ciudad demanda y lo que, sobre todo, los ciudadanos y ciudadanas que tienen un pésimo transporte público al momento demandan, la posibilidad de usar un sistema integrado con el Metro como columna vertebral, concepto que se desarrolló para esta ciudad hace más de 8 años y que, lamentablemente, como se nos ha informado hasta el momento y, sobre todo, en los últimos 2 años de gestión, no tenía ningún avance para que pueda operar; entonces, podemos resumir, trenes comprados, túnel listo, cocheras listas, estaciones listas, y ninguna capacidad de operar el Metro, ahora vemos





10 operadores de empresas públicas interesados y algunas dudas que quedan para poner a funcionar el sistema.

Segundo, aquí nadie debe ser descalificado, ni ofendido, ni con los micrófonos abiertos, ni con los micrófonos cerrados, y la solidaridad debe ser para todos en toda circunstancia; con demasiada frecuencia vemos aquí como quien expone o fiscaliza es ofendido, es referido con un tono despectivo, irónico y hasta grosero, lamentable, esto no sucedía en el Concejo de Quito en épocas anteriores, lamentable.

Tercero, me apena que el señor Alcalde haya dejado la sesión, al consultarle si es que va a regresar, porque me parece un tema muy importante, me ha informado que está dirigiéndose al funeral de su hermana, lamento creo que todos lamentaremos no haber sabido de esto y expreso públicamente mi sentido pésame; este es un tema obviamente vital para la ciudad, pero supongo que el hecho personal al que se refirió en estas circunstancias es lo que hace que salga de la sesión.

Creo que como autoridades electas tenemos que demostrar, ojalá en un tema fundamental, que sea este el tema que tiene que cambiar a la ciudad de Quito, tenemos que demostrar que somos una ciudad y un Municipio que está apto para recibir a operadores internacionales que puedan interesarse en operar un sistema para el cual no tenemos conocimiento ni personal preparado en temas ferroviarios y por lo mismo tenemos que contratar este servicio.

Nos decían que no se ha detenido un sólo día el trabajo en el Metro en las innumerables veces que cuestionamos y pedimos información, como han referido otros concejales, en los últimos 2 años; sin embargo, no detener el trabajo en el Metro no significa haber hecho lo necesario para que éste opere y eso me parece fundamental dejarlo sobre la mesa, este es un proceso técnico que debe ser realizado por técnicos con conocimiento del tema y no con intereses ajenos a brindar el mejor servicio a la ciudad.

Una vez que se cumplan los plazos que nos han presentado, quisiera que se nos aclare cuándo se entregará por parte de Acciona todo el proyecto como un activo al Municipio y cómo se planea recibir a conformidad toda la infraestructura del Metro; la recibirá el Municipio o la recibirá la Empresa del Metro; una vez que se convierta en un activo municipal se asegurará la infraestructura y quién lo hará, la Empresa del Metro o el Municipio; este es un proceso en el que tiene que primar la transparencia no el boicot de acuerdo a intereses particulares y, por lo mismo, es importante que una veeduría internacional acompañe la selección de la oferta y la realización del contrato, vuelvo a decirlo, tiene que haber absoluta confianza en eso.

Y respecto al Sistema Integrado de Recaudo, el concejal Del Pozo ha hecho las observaciones que también me adscribo a ellas, pero quisiera que se me aclaren algunas dudas adicionales, ¿va a servir exclusivamente para el Metro o abarcará también a la



Empresa de Pasajeros?, tenemos que avanzar al Sistema Integrado de Movilidad. Entiendo que el contrato original para la construcción, como usted nos ha explicado, tenía la entrega de la infraestructura para que opere el sistema, luego esta se quitó, como se nos ha explicado, para que se haga cargo la Secretaría de Movilidad y ahora parecería que volvemos a cambiar de parecer, haciendo una adenda al contrato FIDIC para incorporar ahí los componentes para poner en marcha el Sistema Integrado de Recaudo por alrededor de \$1'580.000,00 de dólares, un millón y medio de dólares.

¿Se han constituido los fideicomisos respectivos para que funcione el sistema de administración global?, ¿cuál es el avance del nivel cuatro desde la Secretaría de Movilidad?, se mencionó también el tema, ¿no cierto?, el nivel en el que esté todo el sistema integrado; ¿los equipos y la tecnología que se adquiera para el Metro de Quito serán los mismos que los operadores privados comprarán por cuenta propia?, deberían ser los mismos.

Y, por último, quisiera que nos explique, señor Gerente, su formación en cuanto al tema de manejo ferroviario, ya que también se ha mencionado aquí que usted no cuenta con la misma, y creo que tenemos que tener esa claridad.

Eso sería las inquietudes que tengo, las enviaré también por escrito.

Muchas gracias.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra la concejala Mónica Sandoval.

**Concejala Mónica Sandoval:** Muchas gracias.

Sumándome a las condolencias para el señor Alcalde por la pérdida de su hermana.

Todo contrato tiene varias fases, fase preparatoria, precontractual, contractual y de ejecución, todas están ahí; entiendo que ahora están en la fase preparatoria, luego entraremos en la fase precontractual, donde usted, señor Gerente, coloca dentro de su cronograma 79 días, la fase contractual que es, básicamente, la suscripción del contrato, un día; y, fase de ejecución desde el primero de septiembre hasta el 15 de diciembre de 2022, donde se supone que ese día entra en la operación comercial del Metro de Quito, tenemos 105 días, usted tiene el gran reto de en 105 días tener funcionando al Metro, ni un día más ni un día menos, y no porque este Concejo no le dé plazo, ni el Directorio, ni el Alcalde, sino porque la ciudad no le va a dar un día más, o sea, el 15 de diciembre tiene que estar operando el Metro de Quito.

Sin embargo, para esto es necesario varias cosas, y yo le dije en la sesión de la Comisión de Movilidad, creo que la primera y la más necesaria, bueno, necesitamos que nos



entregue la obra, porque si queremos que el Metro entre en funcionamiento necesitamos que Acciona nos entregue la obra debidamente concluida, esto significa, el 100% de ejecución de la obra; usted me había dicho que faltaban algunos detalles, yo le decía no son tan pequeños los detalles, pero necesariamente lo primero que necesitamos es recibir la obra y eso quiero que se me pueda informar, ¿cuándo se entrega la ejecución del Metro de Quito al 100%?

La otra, obviamente, es la selección del operador del sistema, que usted se ha extendido bastante en este proceso; lo otro es el Sistema Integral de Recaudo que voy a volver al final de mi intervención; y algo muy importante que quizás era parte de lo que debíamos tratar en esta tarde, que es la reestructuración de rutas y frecuencias, sin eso, colegas concejales, no hay Metro, porque si no hay el número de pasajeros que tiene que moverse en superficie y que esto alimente la columna vertebral del Sistema de Transporte Público, que es el Metro de Quito, lamentablemente tendremos 2.009'000.000, quizás, dándose un par de vueltas en la ciudad con unos pocos pasajeros; si no garantizamos esta reestructuración de rutas y frecuencias de tal manera que el sistema troncalizado, que es el que nosotros administramos, el sistema que está entregado bajo ciertas modalidades a las empresas privadas, como el Corredor Central Norte, como el Suroccidental, si estos sistemas no se alinean a la estructuración del Metro de Quito, pues obviamente, no podrá funcionar, porque no llegaremos a la meta de 400.000 pasajeros día que debe mover el Metro de Quito.

Estos son, para mí, básicamente los cuatro aspectos: recibir la obra, seleccionar el operador, el Sistema Integral de Recaudo y la reestructuración de rutas y frecuencias; sin embargo, usted, señor Gerente, mencionó otros aspectos de la operación y dijo algo que cuando suena esa palabra para mí, yo me pongo muy alerta, ¿expropiaciones! en este punto?, o sea, llevamos varios años de ejecución del proyecto y tenemos expropiaciones sin cerrar, una al Cuerpo de Ingenieros del Ejército y, efectivamente, yo estuve solicitando que cierren eso, nosotros tenemos nada más y nada menos que la estación de La Magdalena, una de las estaciones más grandes del Metro de Quito que no es nuestra, los señores del Trole deberían estar preocupados porque resulta que donde funcionan sus oficinas no es nuestro, ¿hasta cuándo?, yo sé que hay que trabajar, entiendo, con el Ministerio de Defensa, pero por favor cierren este proceso, eso no le corresponde, obviamente, a este Concejo; sin embargo, en ejercicio de la fiscalización es importante que cierren todos los procesos de expropiación, porque esos predios afectados deben ser de la municipalidad.

Lo otro señor Gerente, los seguros, y ahí quizás es una pregunta compartida con el señor Administrador General, porque nótese que la Empresa Metro de Quito no es dueña de nada, el Metro, toda la infraestructura del Metro que Quito es de propiedad municipal, y eso debe estar ya contabilizado en nuestro patrimonio, esos 2.009'000.000 más lo que se haya acrecentado en esa inversión debe ser municipal, ¿ya está contabilizado, ya



hicieron este trabajo?, ¿para qué?, para que como lo determina el Reglamento de Bienes del Sector Público emitido por la Contraloría General del Estado, estén debidamente asegurados, porque no podemos tener ni un teléfono que sea de propiedad municipal que no tengas seguros; no se pueden movilizar esos trenes si no hay seguros, eso es parte de mis observaciones, si quiero saber si la inversión municipal, que no nos cuesta, insisto, a nosotros, no sacamos la “*platita*” de nuestro bolsillo, sino sale de los bolsillos de todos los contribuyentes.

Aparte de eso, usted había dicho, señor Gerente, de los ingresos no operacionales, si saben lo que es los ingresos no operacionales y el significado que tiene esto en monetario, son importantes porque es nasa más y nada menos que la explotación la fibra óptica; además el tema de publicidad, hace poco en la Comisión de Uso de Suelo decíamos, creemos que se está desviando tanto dinero por no tener un adecuado sistema de publicidad que lo del Metro de Quito a quien no le va a interesar tener publicidad en el mayor sistema de transporte público de la ciudad, obviamente va a ser muy rentable, y el tema de los locales, pero ya tiene un plan, ¿quién lo va a administrar?, porque ojo, eso no es parte de la operación, por eso dice claramente que son ingresos no operacionales, no están ligados a la operación; por lo tanto, al Municipio de Quito como propietario de esa inversión, ¿ya tenemos un plan?, ¿qué vamos a hacer?, ¿cómo vamos a explotar la fibra óptica?, ¿cómo vamos a establecer los montos o cánones de arrendamiento para los locales y también para la explotación la publicidad que debe haber ahí?, ¿cuál es el plan?

Eso ingresos no operacionales y esos recursos que se genere puede servir perfectamente para que el Metro no se subsidie tanto, porque no es que no va a existir subsidio, si va a existir subsidio, pero quizás esos valores podrían ser, incluso, destinados al mejoramiento del transporte en superficie.

Lo otro, quiero referirme al SIR; el SIR es nada más y nada menos que el Sistema Integral de Recaudo que es un sistema único para nosotros, no podemos aquí actuar como repúblicas independientes, o sea, al Metro un SIR, el Trole como ustedes son el hermano feo, entonces ustedes menos, no, es un sistema único y hay normativa señor Gerente, y nada más y nada menos que el Sistema SIR debe hacerse a través de concurso público de acuerdo al artículo 2805 del Código Municipal, a mí me dicen que van a hacer una extensión del contrato, yo me quedo poco sorprendida porque el sistema, el SIR debe establecer mínimo, eso dice el 2782 del Código Municipal dice que establece mínimo:

- *“Medio de pago;*
- *Los equipos de validación, los validadores, los fierros que dicen;*
- *Los puntos de recarga y atención;*
- *Los medios de comunicación y concentración;*
- *El Sistema Central de Recaudo (SCR); y,*



- *Algo muy importante que se llama el SAG, el Sistema de Administración Global”, que nada más y nada menos, no puede ser delegado.*

Eso es un proceso, es un sistema indelegable que tiene que administrarlo el Municipio de Quito sí o sí; entonces, eso de la extensión del contrato FIDIC para que lo construya Acciona, ¿sólo lo va a construir?, ¿lo va a operar?, yo tengo dudas en eso, porque una cosa es construir el Metro y otra operarlo; lo mismo pasa con el SIR, una cosa es poner el sistema SIR a funcionar y otra es administrarlo, porque nada más y nada menos que va a administrar la tarifa del transporte público en toda la ciudad a la que sí o sí, insisto, el sistema convencional de alimentadores tendrán que sumarse. Realmente estoy muy preocupada por eso, quiero insistir en esto señor Gerente, el SAG, el Sistema de Administración Global es indelegable y esto significa que debe ser operado por el Municipio, y esto es la cámara de compensación, los medios de pago, y toda la arquitectura del sistema.

Dicho esto, el Metro de Quito manifiesta que vamos a tener un operador externo internacional, espero que sea el mejor, vamos a tener una fiscalización también externa, que espero también que esa la mejor, vamos a tener una gerencia del proyecto externa, que espero que sea la mejor, ¿qué va a hacer el Metro de Quito?, porque si tenemos una empresa para administrar un contrato mejor creemos una unidad ejecutora y nos evitamos los costos operativos que significa tener una empresa pública funcionando, y los costos operativos que ustedes tienen son altos, tomando en consideración, insisto, que la titularidad de todos los bienes del Metro de Quito son de propiedad del Municipio de Quito.

Dicho todo esto señor Gerente, el día jueves 15 de diciembre, a las cinco de la mañana el Metro tendrá que estar funcionando, ni un día más ni un día menos.

Gracias.

**Ingresa a la sesión el concejal Sr. Bernardo Abad, a las 13h46. (16 concejales).**

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra la concejala Gissela Chalá.

**Concejala Sra. Gissela Chalá:** Gracias Presidenta, buenas tardes con todos y todas.

Siendo miembro del Directorio era nuestra necesidad de que esta información se socialice precisamente aquí en el Concejo; nosotros tenemos, digamos, la capacidad fiscalizadora y además siendo miembro del mismo ya le hemos hecho algunas observaciones, consultas, requerimientos, pero si es fundamental que no se siga dilatando más este proceso; aproximadamente con la demanda que se había planificado



desde el inicio, aproximadamente 400.000 pasajeros, en estos momentos la ciudad está dejando de percibir 240.000 diarios, lo que suma un total de \$84'000.000,00 de dólares por año; esto también nos van a observar si el Metro de Quito se sigue aplazando, si sigue siendo un proyecto.

Así que definitivamente estas formas de hacer el acompañamiento desde la fiscalización no es nueva señor Gerente, hemos venido acompañando desde el primer día, había una resolución que se debía dar en Concejo, cada 15 días, información al respecto, por múltiples temas pendientes, por todas las situaciones que han pasado, esto dejó de ser una dinámica, pero si hemos venido fiscalizar; es fundamental que este proyecto arranque de manera pronta e inmediata, se debe dejar atrás esa visión autocéntrica, que se da prioridad a quienes tienen auto, el Sistema Integrado de Transporte Público debe dejar de ser una utopía, debe convertirse en una realidad, no podemos olvidar que este proyecto está en las condiciones en las que se encuentra porque la administración anterior fue incapaz de resolver lo de la operación, los reordenamientos de rutas y frecuencias y el Sistema Integral de Recaudo que ya bastante se ha tocado aquí.

Es mencionar entre algunos ámbitos, si me genera un poco de preocupación la manera como usted lo abordó hoy, señor Gerente, el tema de cultura Metro; cultura Metro que no es simplemente no raye las paredes, esto tiene que ver con una visión de ciudad, cómo nosotros vamos a ser parte de este nuevo modelo de integrarnos con lo más democrático que tienen las ciudades que es su transporte público; también es necesario recordar que tenemos esta deuda histórica en torno a todo lo que significa dar respuestas a las ciudades, el transporte público, que no debe ser un sistema, un subsistema mucho más adelantado que otro, sino más bien con esa visión de integralidad, debe ser parte de este proceso.

Sobre el tema del Metro es necesario que se establezcan estos contratos, pero también garantizar que la transferencia de conocimientos y destrezas por gestión directa se haga con los manuales, no son simplemente los KPI, los manuales que garantizan que esta transferencia de destreza y conocimientos se hagan a todos quienes son parte de la Empresa Metro de Quito.

Es necesario para mí, poder puntualizar que, definitivamente, esto no se puede seguir aplazando, cuando habíamos pedido, y coincidimos con los compañeros de la Comisión de Movilidad, que venga este tema al Metro, precisamente, es porque estamos preocupados, no simplemente de que nos llenemos de información para llenar matrices, sino más bien para que el Metro de Quito, uno de los proyectos más importantes, deje de ser un sueño para que se convierta en una realidad y siendo parte de este sistema; ya bastante hemos hablado, hemos fiscalizado, hemos enviado los oficios necesarios para que haya como claridad y precisión, porque inclusive para tomar decisiones en el Metro de Quito, en el Directorio, nosotros hemos venido solicitando que haya mucha claridad



y la transparencia, que no se necesita hacer alarde, sino más bien que haya como una claridad en todo lo actuado desde el Municipio pero, sobre todo, en este proyecto.

Estaremos al pendiente de cada una de sus respuestas señor Gerente, pero de una manera cronológica y ordenada, y me sumo a las palabras de la concejala Mónica Sandoval, el 15 de diciembre de 2022 debe ser el día histórico para Quito, no sólo porque ya contará con su Metro, sino también porque al fin se estará dando respuesta a la población históricamente excluida que es más del 75% de quienes somos usuarios del transporte público, y de esa manera estaremos rompiendo con esa dinámica de la segregación socio espacial, recuperando y reparando derechos de quienes históricamente hemos estado en la periferia.

Así que muchísimas gracias y estamos pendientes de la respuesta, no sólo las que se estarán planteando, se han planteado hoy aquí, sino también las hemos enviado, nuestras observaciones.

Gracias Presidenta.

**Sale de la sesión la concejala Mgs. Soledad Benítez, a las 13h48. (15 concejales).**

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra el concejal Juan Carlos Fiallo.

**Sale de la sesión la concejala Sra. Gissela Chalá, a las 13h51. (14 concejales).**

**Concejal Mgs. Juan Carlos Fiallo:** Gracias señora Vicealcaldesa.

Primero quiero dar mi más sentido pésame al señor alcalde Santiago Guarderas por el fallecimiento de su hermano, porque independientemente de lo que pueda pasar aquí, hay que tener la solidaridad y el profundo respeto al dolor ajeno, lo que se haga en el Concejo independientemente de las posiciones individuales tiene que guardar el respeto y consideración al resto de ediles, tanto concejalas como concejales, y no es el grito disonante o altisonante, ni los ademanes exagerados los que hacen que la razón prime con eso, debe primar la razón no solamente los gritos, ni los ademanes, ni un trato descortés entre los diferentes miembros de este Concejo.

A mí me sorprende cada vez que se habla del Metro, que solo se habla del Metro como si esto sería todo lo que se necesita hacer, hay que tener y comprender que la infraestructura para que funcione el Metro es una cosa, la operación del Metro es otra cosa, y el sistema para que funcione y se garantice el servicio es otra cosa; pero ninguna de las tres puede ser tomada de una manera independiente, no se puede entender la



operación del Metro solamente como el Metro, tiene que entenderse como la integralidad de un sistema que se está integrado a la movilidad de la ciudad, no puede decir, y con toda consideración al señor Gerente, que la única responsabilidad de él es el funcionamiento del Metro, porque ese funcionamiento del Metro sin otras situaciones y otros elementos que tiene que concordar con este, no se daría si es que no se cumplen esos.

Se ha hablado hasta de cómo va a ser la circulación de los peatones cuando estén en las estaciones del Metro con el peligro que se dé a la circulación vehicular; se ha hablado del Sistema Integral de Recaudo, se ha hablado de qué es lo que va a pasar cuando no se cambien la rutas y frecuencias, ni siquiera se cambie lo que va a pasar con el Trole; por eso es que la operación de este sistema de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito depende de la integración con los otros sistemas, porque esto puede contrariar, inclusive, a que la demanda que está planificada no se dé.

Por eso es que me parece, y con todas las debidas consideraciones, me parece no entender qué es lo que pasa en el sistema de movilidad, qué es lo que pasa en el Metro si es que no se integra con los otros sistema; ¿nosotros vamos a cumplir con las 400.000 personas que está calculado en la demanda del Metro si es que no alargamos el Corredor hasta Carapungo?, ¿lo vamos a hacer?, ¿vamos a tener garantizado los 400.000 ciudadanos dentro del Metro si es que no hacemos y ampliamos de corredor hacia el sur?, ¿vamos a tener garantizado las 400.000 personas que se movilizan en el Metro si es que no hacemos la rutas y frecuencias para que alimenten al sistema estructural de la ciudad?, no se puede garantizar entonces solamente un sistema, que debe estar bien por usted es un técnico, usted es una persona preparada, que se ha preparado en el extranjero, etc., pero tiene que comprender también las realidades que se dan aquí, no es solamente su responsabilidad hacer que funcione el Metro, sino integrarse con el Secretario de Movilidad e integrarse con Empresa de Transporte de Pasajeros, con el gerente Danilo Rodríguez para que funcione todo esto que estoy diciendo, y que ya se parece una repetición que no se llega a visualizar.

¿Qué es lo que pasa si es que no se integra el sistema?, ¿quién va a explicar?, me imagino que esta tarde se ampliará cómo va la integración con el sistema, y no solamente con el sistema municipal, sino también con el sistema privado, para que se garantice así el funcionamiento del sistema de movilidad de la ciudad de Quito, esta fue la brillante oportunidad, pero cuando se mete la politiquería y cuando prima lo político sobre lo técnico, entonces podemos cometer errores muy serios como este que solamente se habla de ciertos aspectos de que funcione el Metro sin entender que el sistema de movilidad en la ciudad es el clamor de esta ciudadanía que ha pasado cerca de 20 años, 14 años, pidiendo que se integre el sistema, y aquí se habla solamente de cosas puntuales, es mi responsabilidad no del resto, aquí la responsabilidad es de todos los técnicos.





El subsidio depende, precisamente, de lo que se haga con el sistema de integración, ahí se determinará, porque no es solamente el Sistema Integrado de Recaudo, es, si se quiere, el modelo para tener el ingreso, pero como nosotros hablamos hasta de ingresos no operacionales, y quién lo va a manejar, cómo me pueden decir que solamente hay tres cosas que tiene que manejar el Metro cuando esto tiene que manejar la autoridad única que tiene que crearse para que maneje todo el sistema, todo el ingreso operacional y el no operacional, ¿qué pasa con AMT?, ¿por qué esta fuera de esto?, y las multas de la zona azul, y los parqueaderos de la zona azul a dónde va a ir ese recurso, ese es ingreso no operacional, pero que tiene que ser manejado por una sola cabeza, y esa cabeza se llama autoridad única, cuándo vamos a comprender y cuándo vamos a implementar esto, no hablemos de situaciones y de cuestiones que no se van a dar si es que no existe una articulación total, quién va a manejar los ingresos y los cambios con las cámaras de compensación, etc., que se dé con las operadoras privadas, cómo vamos a cambiar el sistema, vamos a hacerlo por kilómetro recorrido, vamos a hacer por pasajero cada vez que se sube al bus o vamos a hacer mixto, cómo vamos a hacer con la integración de las tarifas con el Metro y con las otras operadoras.

No es solamente que funcione un tren, es la necesidad que el sistema de movilidad de la ciudad de Quito se dé, y para esto se necesita que todos trabajemos en conjunto para que esto pueda ser el cambio fundamental que la ciudad requiere, nuevamente, aquí nos podemos pasar hablando, porque yo no he visto y todavía no conozco, y les digo que tengo algunos años, algún informe de algún técnico que diga que ha cometido algún error, no le he escuchado nunca, nunca he escuchado una cosa así, todos hacen el mejor trabajo, pero lo que se tiene que hacer es no justificar el informe de un técnico sino la solución a los problemas de la ciudadanía, aquí estamos para servir a los ciudadanos de Quito y tratar, desde nuestras competencias, que esto permita que eso suceda.

Señora Vicealcaldesa, señoras concejales, señores concejales, funcionarios y público que nos sigue, esta es la oportunidad que tenemos para que el sistema de movilidad de la ciudad cambie, quizás no nos dé el tiempo, pero por lo menos seamos responsables y dejemos que todo quede establecido para que todo el sistema de movilidad pueda generar un cambio que haga de Quito, precisamente, la ciudad que sus estructuras, el cambio fundamental, se habla, la Secretaría de Movilidad de la ciudad de los 15 minutos, pero para la ciudad de los 15 minutos necesitamos un sistema de movilidad que funcione; se habla de la ciudad de la densificación, sí, pero para densificar también necesitamos que los sistemas de movilidad vayan hacia esos lugares, donde va a haber más gente; hablamos de regenerar la ciudad y de ver cómo la concesión onerosa de derechos permite que se den en ciertos lugares, sitios para que el capital inmobiliario vaya también allá, pero para eso necesitamos un sistema de movilidad que funcione.

Por lo tanto, lo único que digo aquí es que si no es integra el sistema totalmente...



**Sale de la sesión la concejala Sra. Amparito Narváez, a las 14h00. (13 concejales).**

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra, por segunda intervención, la concejala Paulina Izurieta.

**Ingresa a la sesión la concejala Mgs. Soledad Benítez, a las 14h01. (14 concejales).**

**Concejala Sra. Paulina Izurieta:** Voy a hacer una intervención cortita, nada más para puntualizar un tema que parece importante y pertinente, ya que el señor Gerente ha mencionado que llegó y ahora las cosas están en marcha.

En el informe que usted me envió, justamente donde dice procesos de contratación, como le pedí desde que inició el Metro hasta la actualidad, en el ítem específicamente 22, esto es público por si acaso a la ciudadanía le interese, al ser público, este proceso de contratación que se realizó una consultoría para la gerencia de Metro, el señor Gerente participó en este comité de selección por estos 15.3 millones que se habla en la Fiscalía de España; usted dice que participó de forma intermedia, no sé si se pueda lograr eso de participar a medias, participa o no participa, aquí está en el informe que usted nos hace llegar, en el 2013, el 03, marzo 28, a las cinco de la tarde la consultoría se sube, es sobre de la gerencia del proyecto de Metro Quito; usted ya ha sido parte de este proceso, fue parte de la construcción, fue parte de todo el concepto y de lo cual se le está cuestionando en una Fiscalía internacional, en España específicamente.

Con respecto a lo que ha mencionado la concejala Luz Elena Coloma, también quiero hacer una reflexión concejala, porque si es verdad, ¿a quién le beneficia que no opere el Metro?, a nadie, a nadie le beneficia, la ciudad tiene un elefante blanco que necesita la operación, pero no podemos ser irresponsables, concejala, y usted que es candidata a alcaldesa lo debe tener clarísimo, porque no podemos ser irresponsable, hay muchos hilos sueltos; hay unas rutas y frecuencias mal hechas, con cinco informes de Quito Honesto; tenemos un proceso completamente irregular, se piensa en todo el mundo, pero tampoco se piensa en las operadoras de transporte terrestre, no se piensa en ellos, y claro, buscamos con fehaciencia y con ganas peatonalizar el centro de Quito, eso también influye en la movilidad, por si acaso; ¿qué intereses hay detrás de peatonalizar Quito, el centro de Quito, el alma de Quito, el corazón de Quito?, y darle tantos poderes a un instituto de patrimonio; todo está conectado, perdónenme que les diga, todo está conectado, porque para lograr todo lo que se quiere hacer y que en diciembre tengamos el acceso a tener esta gran obra que se siente que es hasta nacional y que cambiaría la cara de Quito, yo tengo mis dudas, pero tampoco nuestro proceso fiscalizador es ser condescendientes, no estamos aquí para ser condescendientes, el directorio también



tiene que expresarse, porque ustedes han tenido esta información de primera mano, por eso son parte del directorio y no pueden evadir responsabilidad.

Por otro lado, es importante entender que, Dios no quiera, estas pruebas que se tienen que hacer de los 13 subsistemas no se hagan adecuadamente, qué pasaría, tenemos aquí una normativa legal compañeros, una normativa legal que dice que si hay un accidente a lo interno del Metro el vehículo tiene que ir detenido, qué va a pasar en el momento que se detenga el Metro si es que hay un suicidio, si es que hay una afectación, esas cosas hay que responder, es un plan de contingencia de seguridad, que no existe.

Hasta ahí intervención.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra el concejal Luis Reina.

**Concejal Luis Reina:** Buenas tardes.

Expresar la nota de pesar del Presidente de este Concejo; pero me viene a la memoria cuando decían, “si usted de se va alcalde, yo también me voy”, podemos suspender esta sesión, podemos comprender el momento y retomarla con la presencia del titular.

¿Quién tiene que estructurar, el aparato administrativo encargado de la movilidad?, ¿quién debe implementar la autoridad única, para la integración del sistema de transporte, el sistema de recaudo, el sistema de información y armar la movilidad?, ¿quién?, no es por falta de norma, le corresponde al alcalde, le corresponde a la parte administrativa, a él le corresponde; entonces, ahí si Gerente, usted está de asesor de una parte de la movilidad, respóndase qué han hecho y qué no han hecho; creo que eso es fundamental.

Los vecinos de Solanda tienen una consigna, “*el Metro no pasará, con Solanda se topará*”, hay que solucionar eso, inclusive antes de la marcha blanca, antes de las pruebas, hay que dar atención, con toda precisión se debe establecer si se va o no a afrontar con las pólizas de seguros frente a afectación de terceros; con toda precisión, no generar falsas expectativas, establecer objetivamente qué se va a hacer con eso; no quiero que cuando lleguemos, no quisiera que cuando lleguemos a decir está todo hecho, tenemos un problema social, que es el problema de Solanda, creo que hay que ponerle mucha atención a eso, ya hay informes.

Gerente, me parece equivocado decir que no hay carrera, formación, oferta académica de las universidades ecuatorianas, usted técnicamente, sin haber esa carrera y esa oferta ¿no es uno de los profesionales que adquirió la formación técnica y profesional fuera del país?, a mí me queda la duda, seguro que hay oferta con formación en las universidades, pero el país es así, no tenía una academia de historia porque no tenía una facultad de



historia para conocer y, de verdad, profundizar sobre la historia de nuestra patria, hoy claro, también no tenemos para el desarrollo tecnológico, se sigue con software que hay que pagar patentes y no se permite el desarrollo tecnológico, ¿no cierto?, si, así es, pero sin embargo, tenemos científicos, tenemos técnicos, y hasta premios han ganado, y son ecuatorianos, sin que tengamos una malla curricular o universidades que hagan esas ofertas para aquello, hasta tienen reconocimiento en otros metros, en la Nasa y en todas partes que consideren importante.

Gerente; Santiago Guarderas, el 06 de diciembre dijo que el “último trimestre del año 22, estará operando comercialmente el Metro”, y usted nos pone en tela de duda, insisto en la pregunta, ¿cuándo mismo va a estar operando el Metro?, y lo hago desde los habitantes que necesitan un transporte digno, transporte público digno; que permita comparar si van en vehículo privado, ¿qué espacio ocupan 6 vehículos?, ¡ah!, uso del carril exclusivo, prohibido utilizar para hacer el campeonato de ciclismo, pero contra la norma ahí sí se puede, no cierto Omar, tu escuchaste como decía, “no se puede utilizar el carril exclusivo para la competencia ciclística”, pero ahora sacan contraviniendo toda la norma.

En este punto; soy apasionado; quiero expresar mi solidaridad con Soledad, con Analía, con los compañeros que preparan, que escriben sus intervenciones, con el respeto a la sociedad oral, a nuestra sociedad andina oral, y que se ha visto obligada a más a ser oral porque no tenía acceso al alfabeto, porque así es nuestra sociedad, es discriminatoria, no le llega la educación, no llega la salud y por lo tanto cómo puede escribir sus intervenciones, repito, mi solidaridad con los que escriben, con el poeta, con el científico, con el historiador, con el político, que prepara, redacta, escribe, mide y analiza lo que va a intervenir, y condeno la prepotencia, la alevosía, con que se condena a quien prepara y se quema las pestañas; es casi como decir, “para ser concejal no se necesita saber leer y escribir”, se está diciendo eso.

Lo voy a decir, me voy a lamentar la ausencia del Presidente, Quito tiene muchos problemas, creo que no puede salir, no debiera salir el Alcalde, ojalá no haga escala en Panamá; hay unos procesos que están en la Contraloría, hay unos procesos que están en la Fiscalía. Cultura Metro, hay unos estudios, lo hizo la Católica, me pregunto ¿de qué ha servido la página web que se contrató por casi 70'000.000?, y que de lo que sé, hasta gestionan porque se cumpla con el pago de las planillas, ¿de qué ha servido?, necesitamos una cultura Quito, y entre esos, movilidad sustentable, el respeto de lo público, el cuidar la cosa de todos, creo que es fundamental; pero ahí hay unos gastos que se hicieron y que hasta gestionan para que se pague.

Me pregunto, ¿se dispone de la partida para el sistema de telecomunicaciones y de seguridad que denominan P25?, yo me pregunto y solicito que se confirme, porque



algunos técnicos hablan del tiempo mínimo de su implementación de 10 a 14 meses, y se está haciendo algo para articular al ECU911.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra el concejal René Bedón.

**Concejal Dr. René Bedón:** Gracias Vicealcaldesa.

Una intervención muy cortita, como algunos temas coincido con muchísimas de las intervenciones acá, pero un par de temitas que quedaron en el aire; primero, quiero coincidir en el tema de que no es que no se ha hecho nada en el seno Concejo Metropolitano; el Concejo Metropolitano ha trabajado, y ha trabajado firmemente esta tratar, desde sus competencias legislativas y de fiscalización, tratar de generar el camino para que el Metro funcione, ahí está la ordenanza de tarifa, está la fiscalización que se ha hecho, las sesiones largas, como esta, que se han hecho para entender el problema y fiscalizar señor Gerente; entonces, no existe una inacción del Concejo Metropolitano, más bien el Concejo Metropolitano ha actuado en este tema.

Un segundo tema importante, creo que es importantísimo para todos los que están vinculados con el tema Metro, entender que este es tal vez el momento crucial para la historia de Quito; y es crucial para la historia de Quito porque puede cambiar definitivamente la movilidad de esta ciudad si es que se trabaja con todo lo que se ha dicho aquí, Sistema Integrado de Recaudo, que todos los buses alimenten las bocas del Metro, que todos estén articulados para generar esos 400.000 pasajeros que luego permitan encontrar la siguiente línea y encontrar los trenes de cercanías o los mecanismos alternos que permitan conectar a los valles con el hipercentro; de hecho, el Plan de Uso y Gestión de Suelo y el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, que vale la pena que lo estudien en detalle, está construido pensando en el Metro, porque ya está la obra de infraestructura, está pensado en el Metro, ahí están las grandes centralidades para cubrir el tema de los requerimientos de Hábitat III y lograr la protección ambiental, se han establecido ciertas zonas de construcción en altura para evitar el deterioro de quebradas y el deterioro de laderas, esta zonas de construcción en altura que están pensadas, precisamente, en las bocas del Metro, para cumplir los lineamientos de hábitat y por eso necesitamos zona metro; entonces, no sólo es cuestión que haya el operador y que empiece a caminar los vagones, es necesario que todo este articulado en la ciudad para lograr que este cambio histórico, efectivamente, se produzca.

Entonces, es importante el tema de que las zonas metro estén bien pensadas, de que se entienda bien el Plan de Uso y Gestión de Suelo y el Plan Metropolitano de Desarrollo y



Ordenamiento Territorial, que está pensado para que la ciudad deje de expandirse y empiece a construirse alrededor de la Línea 1 del Metro.

Otro aspecto importante y he conversado con personas que siempre la pregunta, no sé si a ustedes les pasa, pero la pregunta es, ¿cuándo va a estar listo Metro?, yo también me sumo al requerimiento, a la expectativa de que el 15 de diciembre esté funcionando, es vital para esta ciudad; si eso no ocurre, esta ciudad pueda entrar una grave crisis, mayor inclusive, de credibilidad de la que ahora tiene el Municipio Quito; necesitamos poner en marcha la obra de infraestructura más importante que tiene Quito y que, sin lugar a dudas, ha tenido el país en los últimos años.

Pero hay dos cuestionamientos ahí, he conocido gente que dice, “yo no me voy a *tregar* al Metro”, oye, pero si vives a dos cuadras de la boca del Metro y trabajas va a dos cuadras de la otra parada del Metro, y la respuesta es, “es que no me voy a *tregar* porque nadie me garantiza la seguridad”, creo que es un aspecto fundamental que tiene que verse, señor Gerente, con todas las otras dependencias, qué seguridad le vamos a dar a la ciudadanía para que la ciudadanía se anime a “*meterse*” al Metro, es vital que empecemos a trabajar sobre estos temas de articulación con los mecanismos de seguridad.

Otro tema que creo que también tiene que ser comunicado, es el tema, usted nos acaba de decir en la sesión de hoy, que no es que alguien se “*trega*” y maneje el Metro, porque esto no es un bus, un sistema, entiendo yo, con importantísimos temas tecnológicos que, entiendo yo, también se manejarán vía satélite o a través de mecanismos computarizados; entonces, que la ciudadanía entienda que no es que alguien se “*trega*” y lo maneja como se manejan bus o como se maneja un vehículo particular, como lo hacemos nosotros, sino que se maneja través de sistemas informáticos y creo que la ciudadanía no lo conoce, y por esa razón también tiene muchas dudas al respecto.

Otro de los temas fundamentales es que la ciudadanía también tiene dudas respecto a Solanda, porque claro, Solanda, hay muchas voces que dicen que hay graves afectaciones a las casas por temas de la construcción del Metro; entonces la gente dice, “no, es que en se me va a caer el Metro encima en Solanda”, o “se me va a caer el Metro encima en el Centro de Quito”; entonces, creo que es importante una campaña de difusión para demostrar las bondades y la seguridad que puede tener este mecanismo de transporte, y claro, ahora que he topado el tema Solanda, también es importantísimo señor Gerente, que ponga en conocimientos de este Concejo Metropolitano y los concejales, qué acciones se están tomando respecto al cobro de seguros, y si los seguros dicen que no van a pagar, qué acciones se están planteando para los reclamos que se tienen que realizar en sede administrativa ante la Superintendencia o en sede judicial para cobrar, efectivamente, esos seguros, porque no podemos quedarnos con una última palabra que diga la aseguradora “no pago”, tenemos que ir a las acciones administrativa y judiciales



para que alguien con competencia nos diga si es real o no es real la potestad de pagar o no pagar un seguro; entonces, creo el tema de Solanda es un tema que todavía tiene que irse articulando.

Un tema que tampoco se topado, y por eso principalmente tomé la palabra, es el tema ambiental, hay un informe que se presentó en este Concejo Metropolitano de unos trabajos que se realizaron en La Pradera, en la estación de La Pradera para remediación ambiental, yo había manifestado en varias veces en el seno de este Concejo Metropolitano que esos más de 20'000,000 que se han gastado, tienen que ser recuperados de alguna forma, porque definitivamente si se encontró gasolina, el Metro no es quien generó esa gasolina, y efectivamente por responsabilidad subsidiaria, como dice la Constitución, tenemos que pagar como ente público, pero le corresponde al ente público, al Estado, que en este caso es el Gobierno Autónomo Descentralizado de Quito, realizar el cobro; entonces, qué acciones de repetición se han realizado para determinar quién es el responsable de esa contaminación y recuperar ese dinero que es, en principio, de la Empresa Metro de Quito y de la ciudad de Quito.

Creo, para terminar, que este es un momento crucial para la ciudad, creo que la movilidad sustentable va a pasar por el Metro de Quito, si Quito es una ciudad que ya no es de 1'000.000 de habitantes, es una ciudad de 3'000.000 he iremos pronto a 4'000.000, necesitamos empezar a utilizar el transporte público, y una movilidad sustentable exige que los vehículos se queden en casa, pero para dejar en casa los vehículos necesitamos que se articule el tema metro adecuadamente, y ahí un llamado también a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y a la Secretaría de Movilidad, que empecemos a pensar cómo logramos traer a las personas de los valles, y que las personas que vienen de los valles se suban al Metro, y ¿cómo se articula esto?, que las personas que subimos de los valles ya no sigamos circulando por las vías, sino que, por ejemplo, pensemos en parqueadero subterráneo debajo de La Carolina, abajo del Parque Bicentenario, abajo el Parque El Arbolito, para que los que llegamos de los valles parqueemos esos vehículos ahí, y que sea costoso además salir de esos parqueadero, para motivar que la gente guarde los vehículos en esos parqueaderos, y todos nos "trepemos" al Metro y generemos una movilidad más sustentable y amigable con la ciudad de Quito.

Gracias Vicealcaldesa.

**Ingresar a la sesión el concejal Abg. Fernando Morales, a las 14h24. (15 concejales).**

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Así es concejal Bedón; sólo recordarle, de lo que usted decía de que no se ha hecho nada y que usted mismo lo mapeó aquí señor Gerente, la Resolución 05 del Concejo de 19 enero del



2021, ahí está claro y por eso se da las pautas para que, por favor, se trabaje en esta tan importante obra que es el Metro; pero el tema de Solanda, ahí señor Secretario, por favor le pido que se haga una sesión extraordinaria para tratar este tema de Solanda y que todos los temas queden solventados antes de poner en operación esta obra tan emblemática del país.

Tiene la palabra la concejala Blanca Paucar.

**Concejala Lda. Blanca Paucar:** Gracias Presidenta.

Primero, igual solidarizándome, perder un familiar es bastante duro, mi solidaridad en estos momentos difíciles para el Presidente del Concejo, el doctor Guarderas y a toda la familia; pero también quiero solidarizarme con los vivos, con aquellos que son agredidos de manera permanente, de manera brutal, muchas veces de una forma solapada, con aquellos también me solidarizo, ahí con la concejala Ledesma, también con la concejala Paulina Izurieta que muchas veces han vejadas por el alcalde y, por supuesto, por usted concejala Soledad Benítez, quien ha venido demostrando un aporte significativo para Quito dentro de este Concejo, creo que hay estos temas también que se debe topar en otros momentos para no herir susceptibilidades, de pronto, pero existe demasiada agresión, yo misma fui víctima hoy en la mañana, que de pronto no se dieron cuenta muchos de los señores concejales, fui víctima de una agresión verbal, pero bueno, estos temas hay que tratarlos, invitarles a los compañeros agresores a cambiar de actitud, creo que nos están viendo todo Quito.

En este contexto, también decirle al señor Gerente, ya lo han manifestado todos los señores concejales, no creo que ninguno pueda decir que no se ha trabajado, desde el primer momento se ha pedido informes, se ha estado fiscalizando el tema del Metro de Quito, porque es una obra de recursos gigantescos que no tienen condolencia con la inversión que se deben hacer en los barrios populares donde no tenemos ni calles, donde no tenemos seguridad, donde no tienen las veredas, donde no hay una casa barrial donde reunirse, porque en los sectores populares nos reunimos en las casas barriales y sino afuera, en la calle, a falta de esto; en este sentido, esos recursos también son recursos que ha inyectado el Gobierno Central, me acuerdo que hace algunos años atrás, y eso tampoco lo podemos desconocer y no es una cuestión de politiquería, esas son acciones, eso es trabajo por la gente. En este contexto también decirle, y si no tenía conocimiento señor Secretario, era Presidente de la Comisión del Metro el doctor Guarderas, también otros señores concejales que no los voy a nombrar, pero que todos conocemos; en este sentido, también hay un directorio y no podemos decir que no han hecho nada, han pedido información y nos consta, nos guste o no nos guste, parece muy antojadiza esa forma de expresarse con respecto a que no se hace absolutamente nada, rechazo totalmente.





También manifestarles, ya entrando en estos temas de los cuales necesitamos la información que usted nos pase, a pesar de que ya lo han manifestado algunos señores concejales, espero que también lo tome en consideración y los pueda anotar, me suscribo a lo que decía la concejala Ledesma, preguntarle, ¿para cuántos años será el contrato de la operación?; siguiente, ¿bajo qué criterios se determinarán los años?, tres, ¿cómo se procederá con la contratación del personal en tampoco tiempo?, ya lo han manifestado y por eso le volví a preguntar sobre el tema de los ingenieros y usted me manifestaba en tampoco tiempo; de pronto podría darles algunas sugerencias, pero no lo voy a hacer, porque ustedes pueden tenerlo planificar absolutamente todo con respecto al tema de los tiempos específicamente, y del personal.

Cómo se hará el traspaso de la tecnología con respecto a aquellos profesionales, en todos los ámbitos y en todos los espacios que se refiere al tema del Metro; en este contrato de operación a qué se va a dedicar la Empresa Metro, desaparece no desaparece la Empresa Metro de Quito, decir qué es lo que va a hacer entonces si es que el tema es positivo, porque los recursos son nuestros, es público el Metro, y no quisiera pensar, de que como muchas obras se realizan, y copiar lo que hace el Gobierno Central y luego entregarle directamente a los privados, de pronto pensarlo, que puede ser también mixta, no sé o no hay capacidad mismo acá, que pena decirlo, pero también poner en consideración que han pasado por el Metro muchos funcionarios y ellos han ido aprendiendo con recursos del Metro; entonces, habrá que convocarles también, no sé, tendrán que ustedes valorar e informarnos.

Respecto a los trenes, estuvieron abandonados, nosotros habíamos visitado al inicio, no sé qué es lo que ha pasado, se han dañado, están solamente empolvados, cómo se garantiza que todo lo que conlleva a la operación, todo lo que se ha implementado está en perfecto estado, ustedes pueden informarnos aquello, no lo sé, no lo han dicho; se han asegurado sobre todos aquellos bienes, ¿están seguros ya?, ¿cómo lo hicieron?, ¿cuánto es el monto con respecto a los seguros?, de lo que nosotros tenemos de lo que se ha invertir en trenes y todo lo demás, los trenes son lo grande, de alguna manera, en bienes.

La capacitación de este personal también para el manejo de los diferentes espacios que complementan a la operación ya en el funcionamiento del Metro, pero estamos ya pensando en el tema de las pruebas, esta marcha blanca que nos dan un tiempo tan corto y no sé si es que están equiparando a lo que ya han hecho en otros países, o es que nosotros somos súper campeones, no sé; también preguntar sobre el tema del Metro ¿será autosustentable?, ¿habrá que subsidiar?, ya lo habían preguntado también, ¿a quienes?, ¿cómo lo vamos a subsidiar?, ¿cuánto suma este subsidio?, ¿va a permitir el tema operacional?, ¿cómo entrará en funcionamiento el Metro si el sistema de transporte en superficie no funciona de manera óptima?, ¿cómo están coordinando con las diferentes empresas de transporte?, pero comuniquemos, nos dice sí estamos coordinando, pero cómo, qué acciones han hecho, informen.



Por eso era lo importante cuando nosotros decíamos este tema es sumamente amplio, en este sentido, deberá haber muchas sesiones ordinarias, extraordinarias, en las que se sigan topando estos temas, ya lo había planteado también el concejal René Bedón, el tema ambiental no es cualesquier cosa, estimados compañeros, tienen que informarnos a lujo de detalles; el tema de seguridad dentro del Metro es un tema que permitirá que la gente tenga la confianza en que pueda abordar y que no quede como ese elefante blanco enterrado, que ya no será blanco.

El tema de la señalización, lo había manifestado también usted, no sabemos cómo, dentro de los exteriores, dentro de las paradas, en cada uno de los espacios, ¿está definido?, ¿cómo está definido?, coméntenos, o sea, no es cuestión de solo decirnos está, ya va a entrar en funcionamiento; no sabemos cómo van a hacer las contrataciones, cómo van a asegurar estos espacios; con este quiero saber también qué consideraciones y acciones están haciendo por parte de la Empresa Metro de Quito para lograr que el Metro vaya enfocado a un desarrollo orientado al transporte sustentable, tal como se maneja en las ciudades donde opera el Metro; y termino con esto, en este sentido también preguntar el desarrollo y la planificación urbana.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Tiene la palabra el concejal Bernardo Abad.

<p><b>Salen las concejalas Mgs. Soledad Benítez; y, Lda. Blanca Paucar, a las 14h36. (13 concejales).</b></p>
---

**Concejal Sr. Bernardo Abad:** Muchísimas gracias señora Vicealcaldesa.

Comienzo dando mi sentido pésame y mi solidaridad para con el señor Alcalde de Quito por el fallecimiento de su señora hermana, que Dios la tenga en su reino.

Sobre el tema del Metro; el Metro tiene y puede operar en diciembre de este año, eso nos ha afirmado, nos ha explicado el Gerente del Metro presente aquí, Efraín Bastidas, momento crucial para la movilidad en Quito ha dicho el concejal René Bedón, sí, crucial, porque el que el Metro opere hará que la movilidad en la ciudad sea realmente la que cambie a las actividades ciudadanas. El señor concejal Juan Carlos Fiallo ha dicho “el sistema de movilidad debe cambiar”, así es, y va a cambiar con el Metro, para eso estamos trabajando; desde el Directorio del Metro hemos hecho una cantidad de preguntas y hemos venido fiscalizando, no de ahora en esta parte de la administración, desde un inicio, y por eso es que nos dimos cuenta de una serie de falencias que iban a llevar al Metro de Quito a convertirse en un elefante blanco, a convertirse un botín político, porque eso querían que sea, un botín político; la nueva administración, muy



responsablemente, trabaja y está dirigiendo a que se pueda operar el Metro a finales de año.

Es un programa ambicioso el presentado por el Gerente del Metro, pero es posible realizarlo, y hasta ahora se han ido cumpliendo los hitos, hace dos semanas estuvimos en la presentación oficial que se hizo sobre los términos de referencia y pliegos a representantes de 17 países para que vayan a sus respectivas empresas y digan hay esta posibilidad de operar un sistema de transporte subterráneo en Quito, bajo la modalidad de contratación por prestación de servicios; cómo es a lo que se ha llegado:

Términos de referencia, debe ser una empresa pública internacional, con por lo menos 20 años de experiencia, que esté operando un metro que tenga por lo menos 20 kilómetros, por lo menos 15 estaciones y en una ciudad de por lo menos 2'500.000 personas, es decir, por lo menos una ciudad afín a Quito; esos son los términos de referencia internacionales presentados, ¿cuántas empresas han demostrado ya su interés?, alrededor de 8 nos ha dicho el Gerente, pero que vengan 10, que vengan 15, que venga las que sean, eso abrirá el abanico y es la mejor forma de transparentar y demostrar de que, obviamente, hay un interés internacional en la operación del Metro.

¿Cuánto costará la operación?, no me atrevo a decirlo, aquí se han elucubrado números, yo no me atrevo a decirlo porque, justamente, se está en este proceso, que es el proceso de determinar cuánto ofrecen las empresas cobrar para operar, por supuesto, eso es lo correcto, es un sistema de marketing para determinar los precios. ¿Qué es lo que va a pasar a 04 de julio?, ha dicho el Gerente a 04 de julio se tendrá definido cuál es la empresa que ha presentado la mejor oferta para Quito y que opere mes y medio después, debería estar firmado ya el documento para que se empiece a operar, y hasta finales de año, si, debería estar operando, públicamente, en el Directorio y consta en actas, le pregunté al Gerente y a sus colaboradores, presentes aquí, si es que había conversado con los representantes de las empresas internacionales y si les había preguntado sobre si podrían lograr operar a diciembre y me contestó textualmente “que a todas las empresas que habían demostrado interés de operar, todas decían que sí se podía operar a diciembre”, tomaré las palabras de buena fe y es lo que puedo yo decir públicamente a los quiteños.

Hace pocos días salió una información desde España, que se estaba investigando una posible coima, soborno, pago, de una empresa privada a funcionarios del Metro, así es, recordemos que eso habría ocurrido en el año 2013, cuando era Alcalde de Quito, Augusto Barrera; cuando era Gerente del Metro, Edgar Jácome; cuando eran miembros del Directorio Jorge Albán, Carlos Páez, Patricio Ubidia, y sí, Efraín Bastidas era parte de esa comisión técnica.

El día 3, 4 y 5 de mayo, va a haber las audiencias en España y ahí se verá que es lo que mismo ha ocurrido, que sigan las investigaciones en España, en la Fiscalía y en la justicia española, y es más, debería también la justicia ecuatoriana, Fiscalía y jueces investigar el



tema en Quito, y que se investigue a todos los personero de la época, porque aquello ocurrió en 2013, previo a que siquiera comience los trabajos de construcción del Metro, ahí que se investigue, que se vea quienes eran los funcionarios de la época, quienes eran los que habrían recibido o no habrían recibido esos dineros, no ahora; ahora hemos recibido ya todo ese legado, esa herencia, buena o mala, en su momento nos opusimos, pero ya está construido el Metro, ahora hay que hacerlo operar para evitar que esos \$2.040'000.000,00 de dólares se queden ahí, bajo tierra, como elefante blanco o como querían algunos, por supuesto, que se convierta en botín político, no podemos permitirlo y por eso se está trabajando desde el directorio, y por eso se han hecho estas y muchísimas otras preguntas al Gerente del Metro y a todos los gerentes, al actual y los otros, y por eso es que 5 de ellos salieron durante la anterior administración, porque demostraron que habían intereses por ahí; ahora nos corresponde, yo apelo a la buena voluntad de todos los concejales aquí, apelo a su patriotismo, apelo a su cariño y respeto a la ciudad de Quito, para trabajar en conjunto para que podamos todos trabajar a que opere el Metro, el legado que dejará esta administración a Quito es que opere el Metro.

Buena alusión hacia el concejal Juan Carlos Fiallo, decía, *"pero tiene que operar en un verdadero sistema"*, así es, pero por algo hay que comenzar, y que mejor que comience con lo que es la columna vertebral del Sistema de Transporte de Quito, que será el Metro y de ahí, obviamente, que lleguen los sistemas o los subsistemas de movilidad metropolitanos, que lleguen también y que se incluyan luego las cooperativas, que deben transformarse en empresas, que sea realmente un sistema integrado, pero por algo hay que comenzar.

Decía la concejala Andrea Hidalgo que no puede ser que se pague para recibir un papelito, imposible aquello, ya sabemos lo que pasa en la Empresa de Transporte de Pasajeros, no, no, no, tiene que ser un sistema de recaudo lo más moderno que hay en el mundo, en el Metro que comience y luego que se vayan integrando los otros subsistemas, por algo hay que comenzar, pero tiene que comenzar con una operación ímpoluta, una operación clara, transparente del Metro, y que luego se va integrando, y lo podemos lograr, por eso apelo; apelo al apoyo de los concejales, apelo al apoyo de los ciudadanos y de los funcionarios, para que esta obra de \$2.040'000.000,00 de dólares no se pierda, porque es dinero de los quiteños, es dinero de los ecuatorianos.

Eso nada más señora Vicepresidenta del Concejo.

**Sale de la sesión la concejala Sra. Paulina Izurieta, a las 14h43. (12 concejales).**

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias, también tengo algunas inquietudes, pero le haré llegar por escrito, le pido que sea lo más sucinto posible y que les haga llegar por escrito a cada uno los concejales y a este Concejo



las inquietudes; perdón, el concejal Morales ha solicitado la palabra, punto de orden o punto de información, audio para el concejal Cevallos, por favor.

**Concejal Sr. Omar Cevallos:** No sé si el concejal Morales va a intervenir sobre el punto, pero mi sugerencia era que si no hay más intervenciones, que usted clausure la sesión, porque las respuestas que tiene que dar el Gerente son muchas y a todos los concejales; entonces, creo que convendría, lo que dijo el señor Alcalde al inicio de la sesión, convocar las sesiones que sean necesarias para ir aclarando todos estos temas, me parece que son cuarto para la tres de la tarde, y si no hay más intervenciones, respetando la intervención del concejal Morales, creo que después de la intervención del concejal Morales deberíamos clausurar la sesión.

Gracias.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal, tiene la palabra el concejal Fernando morales.

**Concejal Abg. Fernando Morales:** Muchas gracias señora Alcaldesa, compañeras, compañeros concejales,

Bueno, la exposición del señor Gerente en algunos temas creo que resulta positiva frente a otras exposiciones, donde gerentes del Metro aquí han presentado su PowerPoint, han dicho que van a cambiar y van a solucionar los problemas y, lamentablemente, no ha habido mayor avance, yo espero de verdad que ese cronograma que usted presentó el día de hoy, que la proyección que se presenta ante el Concejo Metropolitano y ante la ciudad se cumpla, espero por el bien de la ciudad, si usted me pregunta mi criterio personal de cómo ha venido avanzando la obra Metro de Quito y la operación Metro de Quito, yo creo que a diciembre no llegaría a inaugurarse el Metro de Quito ya con un tema de operación, eso es un criterio personal, viendo la lamentable evolución de los últimos años de lo que ha venido ocurriendo, solo si de manera determinante se tomar las riendas de la Empresa Pública Metro de Quito, podría cumplir con esos tiempos; no quiero ser ave de mal agüero, pero si quiero poner ese escenario también preventivo para que tomen todos los mecanismos y pongan todas las alertas al interior de la institución y se pueda solucionar cualquier inconveniente.

En su intervención usted dijo, algún momento al inicio de la intervención, que no ha habido mayor avance, casi nadie ha hecho nada, creo que tal vez se pudo haber interpretado mal, porque la mayoría de concejales que estamos aquí hemos fiscalizado, hemos exigido información, hemos exigido transparencia, hemos solicitado reuniones, tal como la que usted tiene el día de hoy aquí, y creo que ha sido el motor fundamental para que la obra Metro de Quito se transparente ante la ciudad, tal vez fue un tema de



palabras que eso no se pudo entender ahí una manera muy clara; pero creo que una cosa es la solvencia y otra cosa es la prepotencia, nadie viene acá a sentarse o creo que no se tiene esa intención acá de mentirle a la ciudad de Quito, ya hubo esos casos cuando estamos aprobando el orden del día nos demoramos más de 45 minutos, yo iba a pedir la palabra pero faltaban 6 intervenciones y les iba a preguntar si este último hackeo también dejó \$2'000.000,00 de dólares en transferencia del exterior, obviamente, creo que no, pero ahí es cuando empieza a reflejarse que muchos de los quiteños o de los ecuatorianos o tal vez de las personas que se sientan estos curules no tienen memoria y se empieza a hacer una defensa acérrima de un proceso nefasto, mediocre, que perjudicó a la ciudad, una defensa acérrima a gritos, una defensa acérrima queriendo poner el género como que fuera esta una lucha de género, cuando aquí, esta es una lucha de ideas, de debate y no tenemos ningún inconveniente, sabemos y diferenciamos claramente lo que es un delito, lo que es una infracción y lo que es una acción de fuerza en defensa de la ciudad, una acción desde abajo que no lastima a nadie que representa, obviamente, respeto, indignación y libertad.

En todo caso señor Gerente, creo que lo que comentó el concejal Cevallos al final es fundamental, se tiene que entregar por escrito estos documentos, no se puede decir sólo me preparé para exponer el tema de la operación, tenemos que presentar respuestas claras de cómo vamos actuar con Solanda, son varios años sin solución, los vecinos están desesperados, muchos políticos o politiqueros están haciendo del tema de Solanda el campo esencial, el campo para lograr las posibles candidaturas cuando ahí lo único que hay que hacer es actuar de inmediato, posiblemente activa las garantías; pero el Municipio tiene que defender de manera urgente a la ciudad de ese lamentable hecho que de acuerdo a los informes técnicos y el estudio de la Universidad Católica y otros análisis, habría también una presunta responsabilidad; por lo tanto, es fundamental lo de Solanda, las paradas que ya se ha hablado aquí cuantas veces, ya nos cansamos hablar este tema, la parada La Pradera, la filtración de gasolina, la parada Universidad Central, los tres rediseños, quién aprobó, cuánto costó, la misma parada en Solanda, todo eso tiene que estar documentado frente al Concejo Metropolitano de manera inmediata, creo que usted lo va a hacer, y que estas reuniones sean productivas, no sean únicamente reuniones donde repetimos lo mismo, sino que tengamos respuestas para la ciudad.

Muchísimas gracias.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Gracias concejal Morales, bueno, ahí una de las respuestas, 15 de diciembre dicen aquí que va a ser inaugurado el Metro eso esperamos, señor Secretario, por favor es urgente convocar a una sesión extraordinaria, en esta misma semana, para tratar el tema de Solanda, el tema de la remediación ambiental referente a la parada La Pradera, así que para que



también coordinen las agendas de cada uno los concejales para esta misma semana fijar esa sesión extraordinaria.

Con la segunda intervención de la concejala Mónica Sandoval, cerramos el debate.

**Concejala Mónica Sandoval:** Muchas gracias señora Vicealcaldesa.

Solo dos temas; el primero, es que, entiendo que de ustedes también, todas las respuestas deberán ser remitidas por escrito a los despachos de los señores concejales; y, tengo una inquietud por la sesión de la tarde en vista de los acontecimientos, no sé qué va a ocurrir, porque a las cuatro de la tarde deberíamos instalarnos para conocer los informes correspondientes más bien al transporte en superficie, quisiera saber de su parte que va a ocurrir.

Gracias.

**Dra. Brith Vaca Chicaiza, Vicealcaldesa del Distrito Metropolitano de Quito:** Si, le llamaré al señor Alcalde para ver si me hace la delegación correspondiente, la sesión está convocada, todos tenemos que estar aquí a las cuatro la tarde, depende del señor Alcalde si hará la delegación correspondiente se instalará o cancelará la sesión como corresponde, por lo pronto y acogiendo la recomendación del concejal Cevallos, por favor las respuestas por escrito cada uno los señores concejales; y, siendo las catorce horas con cincuenta y un minutos, damos por clausurar esta sesión.

**Abg. Pablo Santillán Paredes, Secretario General del Concejo:** Señora Vicealcaldesa, siendo las catorce horas con cincuenta y un minutos, se clausura la sesión ordinaria No. 214, buenas tardes señora Vicealcaldesa, señoras, señores concejales.

**Siendo las catorce horas con cincuenta y un minutos del diecinueve de abril del año dos mil veintidós, se clausura la sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito.**

REGISTRO ASISTENCIA – FINALIZACIÓN SESIÓN		
NOMBRES	PRESENTE	AUSENTE
1. Sr. Bernardo Abad	✓	
2. Sra. Mónica Armendáriz	✓	
3. Dr. René Bedón	✓	
4. Mgs. Soledad Benítez		✓
5. Sr. Omar Cevallos	✓	
6. Sra. Gissela Chalá		✓
7. Sr. Marco Collaguazo	✓	
8. Mgs. Luz Elena Coloma	✓	



9. Abg. Eduardo Del Pozo	✓	
10.Mgs. Juan Carlos Fiallo	✓	
11.Ing. Andrea Hidalgo		✓
12.Sra. Paulina Izurieta		✓
13.Mgs. Analía Ledesma		✓
14.Abg. Fernando Morales	✓	
15.Sra. Amparito Narváez		✓
16.Sr. Orlando Núñez	✓	
17.Lda. Blanca Paucar		✓
18.Luis Reina	✓	
19.Sr. Luis Robles		✓
20.Mónica Sandoval	✓	
21.Dra. Brith Vaca	✓	
22.Dr. Santiago Guarderas Izquierdo, Alcalde Metropolitano		✓

**DR. SANTIAGO GUARDERAS IZQUIERDO**  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**DRA. BRITH VACA CHICAIZA**  
**VICEALCALDESA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**ABG. PABLO SANTILLÁN PAREDES**  
**SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

<b>Acción:</b>	<b>Responsable:</b>	<b>Unidad:</b>	<b>Fecha:</b>	<b>Sumilla:</b>
Elaborado por:	Kathy Enríquez Verónica Loachamín	Gestión de Concejo	31/08/2022	
Revisado por:	Rosa Moncayo	Asesora General	07/09/2022	