



SEÑOR ALCALDE METROPOLITANO DEL MUNICIPIO DE QUITO

Edison Fernando Valdez Aigaje, por mis propios y personales derechos, mayor de edad, ciudadano quiteño y con domicilio en la misma, comparezco y formulo la siguiente denuncia de remoción, según el art. 332 y 336 de COOTAD, en contra del señor Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde de Quito.

RECEPCIÓN

Fecha: 05 MAY 2021 Hora 15:09

Nº. Hojas: -97-

Fundamentos de la Denuncia

El artículo 332 del COOTAD que prevé la posibilidad de que los dignatarios de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, puedan ser removidos de sus cargos, en una sesión y con el voto conforme de las dos terceras partes de los integrantes del órgano legislativo correspondiente. En este sentido, el señor Santiago Guarderas Izquierdo, Vicealcalde de Quito debe ser removido de su cargo puesto que conforma el ejecutivo del Municipio de Quito y ha incurrido en la causal de remoción prevista en el literal c) del artículo 333 del COOTAD, esto es: el *"incumplimiento legal y debidamente comprobado de las disposiciones contenidas en este Código, de las ordenanzas o de las resoluciones adoptadas por los órganos normativos de los gobiernos autónomos descentralizados, sin causa justificada"*.

Efectivamente, en el caso del señor Guarderas sus competencias están previstas en el artículo 92 del COOTAD. Principalmente, el literal b del artículo 92 del COOTAD establece que el Vicealcalde Metropolitano, tiene entre sus atribuciones, *"el cumplimiento de las funciones y responsabilidades delegadas por el alcalde o alcaldesa metropolitano"*. El señor Jorge Yunda, Alcalde Metropolitano, en la resolución No. A-74 fechada el 19 de octubre de 2020, le delegó todas las competencias en materia de movilidad al señor Guarderas, en su calidad de Vicealcalde Metropolitano. Ciertamente, se tiene que la resolución No. A-74, en el artículo 1, establecía que se delegaba *"al Vicealcalde Metropolitano, doctor Santiago Guarderas Izquierdo, todas las atribuciones y competencias que corresponden al Alcalde Metropolitano, en su calidad de máxima autoridad administrativa y primera del ejecutivo del GAD DMQ, en las materias y asuntos relacionados con la vialidad urbana y, el tránsito y transporte terrestre, previstas en el art. 264, números 3 y 6, de la Constitución y desarrolladas en el COOTAD, la LOTTTSV y el Código Municipal"*. Para comprender el alcance de las competencias delegadas en materia de movilidad al señor Guarderas, y como éste las incumplió, es preciso que se haga alusión a la normativa ecuatoriana pertinente.

El artículo 130 del COOTAD establece que el ejercicio de la competencia de tránsito y transporte en los GAD, se desarrolla en el marco del PMDOT (actualmente denominado PUGS). Así, a los GADs les corresponde *"de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal"*; y, particularmente, deben definir *"el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley"*. De esta manera, es pertinente que se

-97-

**PÁGINA
EN BLANCO**





considere que, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, el numeral 1 del artículo IV.2.13 del Código Municipal ha previsto que la rectoría y planificación del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros y sus subsistemas, le corresponde a la Secretaría de Movilidad, “en consulta con la máxima autoridad administrativa” del DMQ. Concretamente, la competencia señalada se refiere a la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros. Por su parte, el numeral 2 del artículo IV.2.13 establece que “en el marco de las políticas que se hubieren determinado, le corresponde al Administrador del Sistema la formulación y expedición de los instrumentos de planificación operativa aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”.

En este punto, es necesario comprender que el señor Guarderas, Vicealcalde de Quito, era el presidente del Directorio de la Empresa Metropolitana Metro de Quito. De hecho, fue el presidente del directorio de aquella empresa alrededor de un (1) año y medio. Sin embargo, llama la atención que el señor Guarderas, Vicealcalde de Quito y presidente de directorio, no convocó ni asistió a una (1) sola sesión de directorio. Se debe considerar que, según el numeral 1 del art. 9 de la LOEP, está entre las atribuciones del directorio de una EP, la de “establecer las políticas y metas de la empresa”; concordantemente, el Código Municipal, artículo 12.80, prevé que son funciones del Directorio, entre otras, “a. cumplir y hacer cumplir el ordenamiento jurídico vigente” y, “b. dictar los reglamentos, resoluciones y normas que garanticen el funcionamiento técnico y administrativo y el cumplimiento de los objetivos de la empresa pública metropolitana”. En aquella medida, se debe comprender que es un deber y atribución del presidente de directorio de una EP, como el señor Guarderas de la de la EP Metro, “a. Cumplir y hacer cumplir las normas que regulan la organización y el funcionamiento de la empresa pública metropolitana” y, “b. Convocar y presidir las sesiones del Directorio y suscribir las actas conjuntamente con el (la) Secretario(a) General”, según el art. 1.2.81 del Código Municipal. Ninguno de los deberes y atribuciones referidas que debían ser ejercidas por el señor Guarderas, como presidente de directorio de la EP Metro, fue ejercida ni cumplida, puesto que no convocó ni asistió a ninguna sesión de directorio, mientras ejerció el cargo.

La falta de convocatoria y asistencia a sesiones de directorio, constituye un incumplimiento grave y meritorio, puesto que, desde el inicio de la gestión de la actual Administración, el señor Guarderas, como presidente del Directorio de la empresa señalada, provocó que incumpla, por omisión, su deber de emitir directrices y lineamientos relacionados con el proyecto Metro de Quito. Tan es así que el proyecto referido estuvo a la deriva durante todo el tiempo que el señor Guarderas fue presidente de directorio; es preciso señalar que la omisión del señor Guarderas fue tan grave que toleró incumplimientos, omisiones y contradicciones del señor Edison Yáñez, gerente de la empresa hasta unos pocos meses atrás, que tuvieron por efecto que el proyecto del metro de Quito, haya estado sin definición del modelo de gestión por casi un (1) año y medio. Por efecto de la omisión del señor Guarderas, presidente de la EP, de emitir directrices y lineamientos

**PÁGINA
EN BLANCO**





relacionados con el proyecto Metro de Quito, se toleró que se estructure una supuesta alianza estratégica, por más de un (1) año y medio, y se destinen recursos públicos en un modelo de gestión inaplicable e ilegal según el ordenamiento jurídico específico de la materia. Esto, sin olvidar que se toleró, incluso, que el proyecto Metro tuviese como modelo de gestión "inicial" el del giro específico del negocio y, luego, abruptamente y sin ningún soporte técnico ni jurídico, se cambie a la supuesta alianza estratégica ilegal. Sin perjuicio de ello, tampoco removió o, al menos, propuso remover, al gerente referido.

Ahora bien, retomando lo dicho en párrafos precedentes, una vez que el señor Yunda emitió la resolución No. A-74 fechada el 19 de octubre de 2020, y delegó todas las competencias en materia de movilidad al señor Guarderas, en su calidad de Vicealcalde Metropolitano, fueron incumplidas e inobservadas de forma manifiesta. Así pues, pese a que el señor Guarderas, Vicealcalde de Quito, conocía todos los defectos, errores, omisiones e incumplimientos en los que incurrió la EP Metro debido a su negligente actuación como presidente de Directorio (que nunca convocó ni asistió a una sola sesión), especialmente en lo relacionado con la omisión de definición del modelo de gestión del proyecto de operación (o la definición de un modelo ilegal como la alianza estratégica), nunca adoptó ninguna medida al respecto que permita corregir o subsanar (en la medida en la que fuese posible), los vicios e incumplimientos detectados. Efectivamente, la resolución No. A-74 le delegó al señor Guarderas, esencialmente, la rectoría en materia de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito y, sin perjuicio de ello, el Vicealcalde de Quito omitió emitir directrices y lineamientos para el modelo de gestión/operación del Metro de Quito. Este es otro incumplimiento manifiesto del señor Guarderas.

En la misma medida, el señor Guarderas, pese a la delegación efectuada en la resolución No. A-074, incumplió el deber de coordinación que debía tener con la Secretaría de Movilidad (como administrador del sistema de pasajeros). Especialmente, el Vicealcalde de Quito omitió supervisar la integración y coordinación del proyecto de operación del metro de Quito, con los instrumentos de planificación del DMQ, en materia de movilidad. Así, el señor Guarderas incumplió las disposiciones de los números 1 y 2 del art. IV.2.13, pues, debido a su negligencia, el proyecto de operación del Metro de Quito no fue coordinado con los instrumentos de planificación de la ciudad, que permitiría una auténtica integración del proyecto indicado, con el resto de subsistemas de transporte de pasajeros del DMQ. Adicionalmente, se debe señalar que las letras a y b del artículo 1 de la resolución No. A-074, expresamente, delegaban al Vicealcalde de Quito, las competencias y atribuciones de *"La supervisión de la determinación de políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en el GAD DMQ y, en general, en materia de tránsito y transporte terrestre, según lo dispuesto en los arts. 55, letras c y f, 84, letra q, y 130, del COOTAD, y 30.4 de la LOTTTSV y, IV.2.13 del Código Municipal"* y, *"Supervisar, controlar y ejercer todas las competencias inherentes al alcalde metropolitano a fin de que las empresas públicas del sector movilidad y transporte terrestre, en ejercicio de sus competencias gestión, actúen en*

**PAGINA
EN BLANCO**



coordinación con el GAD DMQ y se sujeten a instrumentos de planificación aplicables, según lo previsto en el Art. 1.2.72 del Código Municipal. Ambas competencias delegadas, fueron incumplidas por el Vicealcalde de Quito, señor Santiago Guarderas.



En concordancia, es necesario enfatizar que el señor Guarderas, en su calidad de Vicealcalde de Quito, pese a las competencias delegadas en la resolución No. A-074 indicadas, omitió dictar medidas, lineamientos o instrucciones que le permitan ejercer la supervisión de las competencias de movilidad en el Subsistema "Metro bus-Q"; especialmente, el Vicealcalde de Quito, nunca emitió alguna directriz ni supervisó el ejercicio de las competencias de la EP de Transporte de Pasajeros de Quito.

Finalmente, es muy importante que se considere que el señor Vicealcalde de Quito, trató, ilegalmente, de incumplir la delegación efectuada en la resolución No. A-074, por vía de renuncia. Es preciso enfatizar que la "renuncia" no es una forma de extinguir la delegación, según el art. 73 del COA. En efecto, el artículo precitado solo prevé dos formas de extinción de la delegación, estas son la revocación y el cumplimiento del plazo o de la condición. Por tanto, el señor Guarderas, sin fundamento legal alguno, abandonó las competencias delegadas y provocó que el señor Yunda, Alcalde de Quito, tenga que revocar la delegación, por el abandono abrupto. El abandono, en la práctica, habría sucedido porque el señor Yunda no permitió que el Vicealcalde de Quito, "coloque" o "ubique" a funcionarios de su "confianza" en la Secretaría de Movilidad y EPMS del sector movilidad, dado que no era una competencia que constaba en la delegación, pues no se le confirió o delegó la atribución nominadora. En vista de que no pudo "poner" a sus "funcionarios de confianza" dentro del Municipio de Quito, el Vicealcalde de Quito, sin fundamento legal alguno, abandonó la delegación efectuada mediante la resolución No. A-074.

En conclusión, la responsabilidad que se atribuye en esta denuncia a al señor Guarderas, Vicealcalde de Quito, ante el incumplimiento manifiesto de sus competencias, es estrictamente política y no se refiere, en ningún caso, a cualquier otro tipo de responsabilidad. Por ello, esta denuncia atañe al incumplimiento de las funciones y responsabilidades del señor Vicealcalde, delegadas por el Alcalde en la resolución No. A-074 y la violación del artículo 92, literal b, del COOTAD. Todo ello, causa que el Señor Guarderas haya incurrido en la causal de remoción prevista en el literal c del artículo 333 *ibídem* y, en consecuencia, debe ser removido de su cargo de Vicealcalde de Quito, según lo previsto en el art. 332 y siguientes del COOTAD

Pruebas

Para probar los hechos que sostengo en esta denuncia, solicito se considere dentro del procedimiento correspondiente:

- La resolución No. A-074, fechada 19 de octubre de 2020
- Se requiera a la Empresa Metro de Quito, certifique si el señor Vicealcalde de Quito, Santiago Guarderas Izquierdo mientras fue

**PÁGINA
EN BLANCO**





presidente del directorio, convocó o asistió a alguna sesión de directorio

- Se requiera a la Empresa Metro de Quito, certifique si el señor Vicealcalde de Quito, Santiago Guarderas Izquierdo, mientras estuvo vigente la resolución No. A-074, emitió alguna directriz o lineamiento para corregir o subsanar los defectos y yerros del modelo de alianza estratégica que se estructuraba para la operación del Metro de Quito o, en su caso, para corregir o subsanar la omisión de definición del modelo de gestión de la operación Metro de Quito
- Se requiera a la Empresa de Transporte de Pasajeros, certifique si el señor Vicealcalde de Quito, mientras estuvo vigente la resolución No. A-074, emitió alguna directriz o lineamiento en materia de movilidad, relacionado con el subsistema del que forma parte la empresa
- Se incorpore el oficio No. EPMMQ-GG-2021-0473-O de 17 de abril de 2021 y sus anexos -en particular, el informe situacional-, presentado por la EP Metro y tratado en la sesión del Concejo Metropolitano de 20 de abril de 2021.

Solicitud

Según los argumentos expuestos, con los antecedentes de hecho y de Derecho mencionados, solicito que se remueva al señor Santiago Guarderas Izquierdo del cargo de Vicealcalde de Quito, de conformidad con el procedimiento y requisitos previstos en el artículo 332 y siguientes del COOTAD. Dado que esta denuncia le atañe a un dignatario de lección popular que forma parte de la Comisión de Mesa, se considerará que no podrán participar en la comisión que se convoque para conocer y resolver sobre esta denuncia de remoción.

Las notificaciones que me correspondan, las recibiré en el correo electrónico: jjgarrido1925@outlook.es

Mi dirección Av. Tarqui N15-44y 10 de Agosto Edif Karina II Pios 3, oficinas 31- 32 Quito Ecuador

Email fer.valdez07@hotmail.com upotep@hotmail.com

Teléfonos 02 321 57 16 - 0995836170


Edison Fernando Valdez Aigaje
C.C. 1706493044

-93-

**PÁGINA
EN BLANCO**





Factura: 002-002-000111417



20211701034D00707

DILIGENCIA DE RECONOCIMIENTO DE FIRMAS N° 20211701034D00707



Ante mí, NOTARIO(A) SUPLENTE JESUS ERMEL YANEZ ANDRADE de la NOTARÍA TRIGÉSIMA CUARTA EN RAZÓN DE LA ACCIÓN DE PERSONAL 01727-DP17-2021-MS, comparece(n) EDISON FERNANDO VALDEZ AIGAJE portador(a) de CÉDULA 1706493044 de nacionalidad ECUATORIANA, mayor(es) de edad, estado civil CASADO(A), domiciliado(a) en QUITO, POR SUS PROPIOS DERECHOS en calidad de COMPARECIENTE; quien(es) declara(n) que la(s) firma(s) constante(s) en el documento que antecede OFICIO AL SEÑOR ALCALDE METROPOLITANO DEL MUNICIPIO DE QUITO, es(son) suya(s), la(s) misma(s) que usa(n) en todos sus actos públicos y privados, siendo en consecuencia auténtica(s), EL COMPARECIENTE SOLICITA SE AGREGUE COPIAS CERTIFICADAS DE LA CÉDULA DE CIUDADANÍA, CERTIFICADO DE VOTACIÓN; Y, AUTORIZA SE OBTENGA EL CERTIFICADO PERSONAL ÚNICO DEL REGISTRO CIVIL PARA SER AGREGADOS CONFORME EL ART.75 DE LA LOGIDC, DOMICILIADO EN LA LÍNEA FÉRREA para constancia firma(n) conmigo en unidad de acto, de todo lo cual doy fe. La presente diligencia se realiza en ejercicio de la atribución que me confiere el numeral noveno del artículo dieciocho de la Ley Notarial -. El presente reconocimiento no se refiere al contenido del documento que antecede, sobre cuyo texto esta Notaria, no asume responsabilidad alguna. – Se archiva un original. QUITO, a 5 DE MAYO DEL 2021, (14:18).


 EDISON FERNANDO VALDÉZ AIGAJE
 CÉDULA: 1706493044


 NOTARIO(A) SUPLENTE JESUS ERMEL YANEZ ANDRADE
 NOTARÍA TRIGÉSIMA CUARTA DEL CANTÓN QUITO
 AP: 01727-DP17-2021-MS



 
 Notaria
 Trigésima Cuarta
 Dr. Carlos Vladymir
 Mosquera Pazmiño
 Notario

-92-



**PÁGINA
EN BLANCO**



CERTIFICADO DIGITAL DE DATOS DE IDENTIDAD

Número único de identificación: 1706493044

Nombres del ciudadano: VALDEZ AIGAJE EDISON FERNANDO

Condición del cedulado: CIUDADANO

Lugar de nacimiento: ECUADOR/PICHINCHA/QUITO/CUMBAYA

Fecha de nacimiento: 6 DE SEPTIEMBRE DE 1964

Nacionalidad: ECUATORIANA

Sexo: HOMBRE

Instrucción: BACHILLERATO

Profesión: COMERCIANTE

Estado Civil: CASADO

Cónyuge: MACIAS VELASQUEZ GLORIA SHIRLEY

Fecha de Matrimonio: 12 DE MARZO DE 1996

Nombres del padre: VALDEZ HIDALGO JUAN SEGUNDO

Nacionalidad: ECUATORIANA

Nombres de la madre: AIGAJE TIPANTIZA MARIA ELENA

Nacionalidad: ECUATORIANA

Fecha de expedición: 30 DE ENERO DE 2020

Condición de donante: SI DONANTE

Información certificada a la fecha: 5 DE MAYO DE 2021

Emisor: JOSE LUIS TUPIZA GUAÑUNA - PICHINCHA-QUITO-NT 34 - PICHINCHA - QUITO



N° de certificado: 215-416-62202



215-416-62202

Eco. Rodrigo Avilés J.

Director General del Registro Civil, Identificación y Cedulación

Documento firmado electrónicamente



**PÁGINA
EN BLANCO**



REPÚBLICA DEL ECUADOR
DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO CIVIL,
IDENTIFICACIÓN Y CEDULACIÓN



CÉDULA DE CIUDADANÍA
APellidos y Nombres
VALDEZ AIGAJE
EDISON FERNANDO
LUGAR DE NACIMIENTO
PICHINCHA
QUITO
CUMBAYA
FECHA DE NACIMIENTO 1964-09-06
NACIONALIDAD ECUATORIANA
SEXO HOMBRE
ESTADO CIVIL CASADO
GLORIA SHIRLEY
MACIAS VELASQUEZ

No. 170649304



INSTRUCCIÓN BACHILLERATO
PROFESIÓN / OCUPACIÓN COMERCIANTE
APellidos y Nombres del Padre VALDEZ HIDALGO JUAN SEGUNDO
APellidos y Nombres de la Madre AIGAJE TIPANTIZA MARIA ELENA
LUGAR Y FECHA DE EXPEDICIÓN QUITO
2020-01-30
FECHA DE EXPIRACIÓN 2030-01-30

V4344V4442



000520367

Director General: *[Signature]*
Firma del Cedulaado: *[Signature]*

CERTIFICADO DE VOTACIÓN 11 ABRIL 2021



PROVINCIA: PICHINCHA
CIRCUNSCRIPCIÓN: 3
CANTÓN: QUITO
PARROQUIA: CUMBAYA
ZONA: 1
JUNTA No. 0039 MASCULINO

N° 87176651
1706493044

CC N.: 1706493044

VALDEZ AIGAJE EDISON FERNANDO



CIUDADANA/O:

ESTE DOCUMENTO ACREDITA QUE USTED
SUFRAGO EN LAS ELECCIONES GENERALES 2021

[Signature]
F. PRESIDENTE DE LA JRV

Notaría Trigésima Cuarta
DOY FE que las fotocopias de la cédula y
certificado de votación son IGUALES a
los originales exhibidos ante mí.
Quito, a 05 MAYO 2021

[Signature]
Dr. Jesús E. Yáñez Andrade
NOTARIO TRIGÉSIMO CUARTO DEL CANTÓN QUITO

**PÁGINA
EN BLANCO**



Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito

RESOLUCIÓN No. A - 074

DR. JORGE YUNDA MACHADO
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

- Que,** el art. 226 de la Constitución dispone que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.
- Que,** de conformidad con el art. 227 de la Constitución, la administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación;
- Que,** el art. 238 de la Constitución dispone que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana;
- Que,** el art. 266 de la Constitución otorga a los gobiernos de los distritos metropolitanos las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias. En particular, el art. 264, numerales 3 y 6, de la Constitución les confiere competencia exclusiva para «planificar, construir y mantener la vialidad urbana» y, «planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal».
- Que,** en concordancia, como competencia exclusiva de los GAD municipales y metropolitanos, los arts. 55, letras c y f, 84, letra q, y 129 y 130, del COOTAD y, 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

22



Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito

RESOLUCIÓN No. A - 074

(«LOTTTSV»), les otorga la competencia, respectivamente, para «planificar, construir y mantener la vialidad urbana» y, la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial.

- Que,** entre otros, dentro del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, en relación con la competencia de «rectoría», el art. IV.2.13 del Código Municipal, prevé que «la determinación de las políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros», corresponde a la Secretaría de Movilidad del GAD DMQ, «en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito». Es decir, el Alcalde Metropolitano ejerce la supervisión de la determinación de políticas aplicables al Sistema de Transporte en el GAD DMQ;
- Que,** de conformidad con los arts. 254 de la Constitución, 89 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (el «COOTAD») y, 10 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, el alcalde es la máxima autoridad administrativa del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito (el «GAD DMQ»);
- Que,** el art. 90, letras l y t, del COOTAD prevé entre las atribuciones del Alcalde Metropolitano las potestades de «designar delegados institucionales en entidades, empresas u organismos colegiados donde tenga participación la institución»; y, delegar atribuciones y deberes a distintos funcionarios, dentro del ámbito de sus competencias, entre ellos, al Vicealcalde;
- Que,** el art. 92, letra b, del COOTAD prevé entre las atribuciones del Vicealcalde Metropolitano «el cumplimiento de las funciones y responsabilidades delegadas por el alcalde o alcaldesa metropolitano»;
- Que,** el art. 47 del Código Orgánico Administrativo (el «COA») dispone que la máxima autoridad administrativa de la correspondiente entidad pública ejerce su representación para intervenir en todos los actos, contratos y relaciones jurídicas sujetas a su competencia;

JA

1



Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito

RESOLUCIÓN No. A - 074

- Que,** según el art. 67 del COA, el ejercicio de las competencias asignadas a los órganos o entidades administrativos incluye, no solo lo expresamente definido en la ley, sino todo aquello que sea necesario para el cumplimiento de sus funciones;
- Que,** de conformidad con lo dispuesto por los artículos 68 y 69 del COA la delegación constituye un mecanismo de transferencia de competencias, incluidas las de gestión; que puede operar, entre otros, a favor de órganos o entidades de la misma administración pública, jerárquicamente dependientes, en cumplimiento de los requisitos de contenido previstos en el artículo 70 *ibídem*;

En ejercicio de las atribuciones previstas en los arts. 68 y 69 del COA, 90, letras a) y f), del COOTAD y, 10 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito:

RESUELVE:

Art. 1.- Delegar al Vicealcalde Metropolitano, doctor Santiago Guarderas Izquierdo, todas las atribuciones y competencias que corresponden al Alcalde Metropolitano, en su calidad de máxima autoridad administrativa y primera del ejecutivo del GAD DMQ, en las materias y asuntos relacionados con la vialidad urbana y, el tránsito y transporte terrestre, previstas en el art. 264, números 3 y 6, de la Constitución y desarrolladas en el COOTAD, la LOTTTSV y el Código Municipal. En particular, las atribuciones delegadas comprenden, pero no se limitan, a las siguientes:

- (a) La supervisión de la determinación de políticas aplicables al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros en el GAD DMQ y, en general, en materia de tránsito y transporte terrestre, según lo dispuesto en los arts. 55, letras c y f, 84, letra a, y 130, del COOTAD, y 30.4 de la LOTTTSV y, IV.2.13 del Código Municipal;
- (b) Supervisar, controlar y ejercer todas las competencias inherentes al alcalde metropolitano a fin de que las empresas públicas del sector movilidad y transporte terrestre, en ejercicio de sus competencias de gestión, actúen en coordinación con el GAD DMQ y se sujeten a los

SL



Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito

RESOLUCIÓN No. A - 074

instrumentos de planificación aplicables, según lo previsto en el Art. 1.2.72 del Código Municipal; y,

- (c) La designación de delegados para órganos y dependencias del GAD DMQ u otros niveles de gobierno en que corresponda intervenir al GAD DMQ, en las materias o asuntos que se relacionen con la vialidad, el tránsito y el transporte terrestre, de conformidad con lo previsto en el art. 90, letra l, del COOTAD.

Las atribuciones y competencias delegadas en este artículo tendrán el alcance necesario para el cumplimiento de las funciones cuyo ejercicio conllevan, según lo previsto en el art. 67 del COA.

Disposición General.- Esta Resolución entrará en rigor a partir de su suscripción.

Dado en Quito Distrito Metropolitano, el 19 de octubre de 2020.

Dr. Jorge Yunda Machado

AL

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0473-O

Quito, D.M., 17 de abril de 2021

Asunto: Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021.

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2021-1385-O de 16 de abril de 2021, mediante el cual se convoca a sesión ordinaria de Concejo Metropolitano, para tratar entre otros puntos: " (...) VI. *Presentación del Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021, en la que se resolvió: "(...) c. Disponer al (...), Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo"*; al respecto, me permito remitir a usted, adjunto al presente, el informe quincenal para su conocimiento y tratamiento en el Concejo.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

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

Anexos:

- ANEXO 1 - INFORME SITUACIONAL.pdf
- ANEXO 2 - Primer Informe de la GG-Concejo M. (08-02-2021).pdf
- ANEXO 3 - Segundo Informe de la GG-Concejo M (22-02-2021).pdf
- ANEXO 4 - Tercer Informe de la GG-Concejo M. (12-03-2021).pdf
- ANEXO 5 - Cuarto Informe de la GG-Concejo M. (26-03-2021).pdf





Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0473-O

Quito, D.M., 17 de abril de 2021

- e quincenal de gestiones y decisiones adoptadas para la puesta en marcha de la PLMQ. GG AF firma.pdf

| Acción | Siglas Responsable | Siglas Unidad | Fecha | Sumilla |
|--|--------------------|---------------|------------|---------|
| Elaborado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO | AF | EPMMQ-GG | 2021-04-17 | |
| Elaborado por: MARIA ELENA CANO RESTREPO | mc | EPMMQ-CI | 2021-04-09 | |
| Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO | AF | EPMMQ-GG | 2021-04-17 | |



| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

de cada una de las 2 Secciones en las que se divide la obra, durante el desarrollo de esta, no ha sido incumplido en ningún caso.

Mediante Disposición Transitoria de la Resolución No. DEPMMQ-005-2021 de 02 de marzo de

2021, el Directorio dispuso: *“En el plazo de 15 días, la Gerencia General informará al Directorio la conformación e instalación de una Comisión Especializada de acompañamiento y asesoría técnica para la recepción de obras, bienes y servicios, incluido el análisis de cumplimiento de plazos y determinación de posibles multas del proceso contractual de obra física de la Primera Línea del Metro de Quito, conformada por expertos delgados por las Universidades y Escuelas Politécnicas con sede en la ciudad de Quito”, se ha procedido a comunicar de este particular a las Universidades y Escuelas Politécnicas en la ciudad de Quito, mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0267-O de 04 de marzo de 2021; sin embargo, hasta la presente fecha únicamente han confirmado su aceptación la “Pontificia Universidad Católica del Ecuador – Sede Quito” y la “Facultad Latinoamérica de Ciencias Sociales FLACSO”.*

Acciones inmediatas requeridas

- a) Continuar con el control del avance de las actividades del proyecto para identificar posibles desviaciones que ocasionen la imputación de multas.

2.3. Acceso Universidad Central

La Estación del Metro “Universidad Central”, posee un acceso ubicado en la Av. América a la altura de la calle Marchena, sobre una parte del predio propiedad de la Universidad Central del Ecuador (UCE).

El diseño inicial realizado en el año 2016 presentó oposición por parte de la UCE solicitando se realice con menor ocupación del predio universitario. Se realizó un rediseño y la reimplantación de la estación hacia el norte, integrándola al intercambiador de superficie, lo que incrementó el costo con una inversión adicional de 8,31 millones. Se sugirieron otros cambios por parte de la institución.

El 20 de noviembre de 2020, se suscribió un Convenio para la ocupación y los trabajos de ejecución del acceso a la estación que iniciaron el 21 de noviembre de 2020. Entre los acuerdos se menciona la construcción de un ascensor dentro del acceso, que será financiado por la UCE. Este mismo mes, se solicitó a la Dirección Metropolitana de Catastros el informe valorativo por debido a los cambios introducidos en el área urbanizada.

Estado actual:

El proceso constructivo del acceso UCE está avanzando significativamente, la pavimentación tiene un avance del 72%. El proceso de expropiación se encuentra a cargo del área legal, sin observaciones técnicas pendientes.

Acciones inmediatas requeridas

- a) Insistir en la entrega del Informe Valorativo a la Dirección Metropolitana de Catastro
- b) Definición del trámite de ocupación definitiva.
- c) Solicitar a la UCE, el avance de la definición del presupuesto para la construcción del ascensor, que es de aproximadamente USD \$1.180.000.

3. EQUIPOS E INSTALACIONES

3.1. Puesta en servicio del puesto de control central - PCC



El PCC estará constituido por varios sistemas y equipos necesarios para monitorear, controlar y regular el funcionamiento de la Primera Línea del Metro de Quito, a la fecha el PCC registra un avance del 48,85 %, de acuerdo con la siguiente tabla:

| Actividad | % Avance |
|-------------|----------|
| Ingeniería | 95,05 % |
| Importación | 92,30 % |
| Instalación | 78,30 % |
| Pruebas | 2,50 % |

La reunión de seguimiento No. 26 se realizó el 26 de febrero de 2021, en la cual se definieron los siguientes temas:

- Canalizaciones de A/A en la Sala de Control del PCC.
- Interfono al ingreso de la sala de Control.
- Ubicación de Cámaras de CCTV.
- Variación de la posición del Videowall.
- Suelo Técnico.
- Protocolos y Procedimientos pendientes de envío y aprobación.

Acciones inmediatas requeridas:

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL |  |
| | Operación Primera Línea del Metro de Quito | |

- a) Coordinar el seguimiento al memorando No. EPMMQ-GEI-2021-0094-M, con la finalidad de que el MDMQ envíe la delegación para que la EPMMQ se haga cargo de la gestión de licencias.
- b) Coordinar el seguimiento al memorando No. EPMMQ-GEI-2021-0105-M, con la finalidad de que CLI envíe las medidas propuestas para mejorar los rendimientos en la fase de puesta en marcha y pruebas SAT y de integración del PCC; a fin de poder cumplir con el plazo contractualmente estipulado.
- c) Coordinar el avance de las Pruebas SAT de todos los sistemas y pruebas de integración en el SCADA del PCC (Señalización, PCI, Tetra, Audio Centralizado, Energía).



3.2. Equipos de las estaciones

Se encuentra en proceso la instalación de los siguientes equipos en 15 estaciones, registrándose los siguientes avances de ejecución de los subsistemas de la PLMQ:

| SISTEMA AVANCE | |
|--|---------|
| SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA | 84,00 % |
| ENERGÍA: SUBESTACIONES ELECTRICAS | 93,80 % |
| ENERGÍA: DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA | 97,50 % |
| ENERGÍA: ELECTRIFICACIÓN | 98,80 % |
| ASCENSORES Y ESCALERAS MECÁNICAS | 98,47 % |
| PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS | 75,20 % |
| VENTILACIÓN | 84,80 % |
| TELECOMUNICACIONES | 80,70 % |
| CONTROL DE ESTACIONES | 68,41 % |
| PUESTO DE CONTROL CENTRAL | 48,85 % |

Se realizó la reunión de equipamiento No. 173 y No. 175 entre CLI, MAC, GMQ y EPMMQ.

Acciones inmediatas requeridas:

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- a) Confirmar fechas de habilitación de puntos de conexión pendientes por la EEQ.
- b) Coordinar energización de acometidas de socorro.
- c) Realizar integración de Cuartos Técnicos, Enclavamientos – Equipos de Vías.
- d) Definir el proceso de entrega del Safety Assesment Report de los trenes, por parte de CL1/Bombardier.

3.3. Homologación de trenes

Es indispensable cumplir con los requerimientos inherentes al proceso de homologación de vehículos de transporte masivo que se encuentran definidos por la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), posterior a lo cual, se deberá gestionar la obtención de la documentación habilitante para la homologación de dichas unidades y la operación comercial de dichas unidades. Es importante aclarar que los problemas presentados en esta actividad pueden afectar el inicio de la operación comercial, más no el inicio de la preoperación.

Con fecha 18 de febrero de 2021 la ANT llevó a cabo una inspección técnica en talleres y cocheras, necesaria para el proceso documental de homologación.

Se llevó a cabo una reunión el 22 de febrero de 2021 con ANT, EPMMQ y CAF a fin de analizar la responsabilidad y/o motivación a cargo del Fabricante, para la emisión de la solicitud formal del inicio del proceso de homologación.



En el anexo 4 denominado ‘Material Rodante’ se han incluido detalles sobre los componentes del contrato de material rodante, las características de las unidades de tren, el avance en la ejecución de pruebas con su respectivo cronograma de trabajo e información relativa al proceso de homologación de trenes.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Depurar la información enviada a ANT hasta llegar a su versión final, a fin de cumplir con los requisitos del proceso de homologación.
- b) Finalizar la definición del responsable de la solicitud de inicio y ejecución del proceso de homologación (Fabricante o EPMMQ).

3.4. Sistemas de señalización

Las pruebas del sistema de señalización tanto en vía, embarcado en tren, así como su correcta integración, es un requisito mínimo e indispensable para el inicio de pruebas de preoperación con pasajeros. A la fecha existe una problemática administrativo-legal con los contratos de CL1/Bombardier que limita la definición de un mecanismo para el inicio

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

de dichas pruebas, que, bajo cualquier esquema, no podrán finalizar antes de junio del 2021.

Se contrató a 4 operadores quienes recibirán una capacitación de 15 días, para realizar las pruebas de integración del sistema de señalización. Sin embargo, se ha detectado desviaciones en algunos parámetros del tren, por lo que, indica no podrá iniciar la ejecución de las pruebas dinámicas, mientras no se subsanen dichas desviaciones.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Elaborar un esquema y cronograma de ejecución de pruebas SAT para Equipamiento Embarcado y Sistema de Señalización.
- b) Coordinar respuesta al oficio No. CL1-MT2-ELEC-03006-2021-R, y solventar a la brevedad las desviaciones detectadas, en coordinación con CAF/BOMBARDIER.

4. ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

4.1. Fideicomiso

En coordinación con la Secretaría de Movilidad, se constituirá un Fideicomiso para receptar los recursos provenientes del cobro de tarifas, ingresos no-operacionales, asignaciones presupuestarias, regalías y otros, como parte de la red integrada del sistema de transporte público de pasajeros; y para que sea utilizado, mediante una orden de prelación predefinida, con el fin de cubrir las obligaciones financieras. Hasta el momento, por parte de la Secretaría de Movilidad, se ha entregado a la Administración General y al Ministerio de Economía y Finanzas una propuesta de estructuración del fideicomiso para su revisión y comentarios.



De igual forma, la Secretaría de Movilidad ha consultado al BCE la factibilidad de utilizar los servicios financieros del Banco.

Se contrató un consultor por parte del BID para la elaboración de la minuta del Fideicomiso.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Elaboración de minutas del Fideicomiso a cargo del consultor de la Secretaría de Movilidad.
- b) Trabajo en paralelo (Consultor, MEF, AG, EPMMQ).

-84-

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

4.2. Recepción de bienes

Al momento, se oficializó con el MDMQ la persona designada para el proceso de ingreso de los bienes al sistema. Asimismo, se solicitó a las Gerencias Técnicas que deleguen a personal de sus áreas, para trabajar en la conformación de mesas técnicas de levantamiento de la taxonomía de los activos y su clasificación.

De igual forma, se formalizó con el Municipio de Quito la solicitud para la conformación de una Comisión Multidisciplinaria Interinstitucional, misma que tome decisiones inherentes de aplicación inmediata a la ejecución del proceso de recepción e ingreso contable de los bienes de la PLMQ, esto con el fin de garantizar el cumplimiento de la normativa que se requiere para el efecto.

Acciones inmediatas requeridas:



- a) Establecer con la Administración General, el protocolo o procedimiento para la recepción de los bienes de la PLMQ, así como su posterior registro y control.
- b) Contar con la normativa para el uso de suelo y subsuelo.
- c) Definir la metodología y cronograma para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.
- d) Realizar la contratación de una empresa especializada para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.

4.3. Presupuesto de la EPMMQ

El presupuesto global de la empresa está condicionado al modelo de operación de la PLMQ. El 2 de marzo, por unanimidad, el Directorio de la EPMMQ decidió que su modelo de gestión será la operación directa mediante la contratación de Asistencia Técnica Especializada Internacional.

En reunión realizada con el Ministerio de Finanzas, el 10 de marzo de 2021, con la finalidad de definir el cronograma de financiamiento requerido para la preoperación y operación del Metro de Quito necesario en el ejercicio económico 2021, al respecto señaló lo siguiente:

- La propuesta presentada por la EPMMQ para la preoperación y operación del Metro de Quito, conforme la resolución del Directorio que establece la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia, así como también la contratación para la provisión de bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento del referido subsistema de transporte, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Con base en este antecedente, se puede determinar que la necesidad de recursos por parte de la empresa Metro es la siguiente:

| | Año 2021 | | | Año 2022 | Año 2023 | Año 2024 |
|---|--|---|--|--|--|--|
| | 2 trimestre | 3 trimestre | 4 trimestre | | | |
| Preoperación | 2'802.125 Fecha de desembolso: (01/04/2021)* | 9'977.125 Fecha de desembolso: (01/07/2021)* | 24'250.831 Fecha de desembolso: (01/10/2021)* | | | |
| Operación | | | | 40'553.540 Fecha de desembolso: (enero - 2022)* | 41'208.507 Fecha de desembolso: (enero - 2023)* | 42'503.830 Fecha de desembolso: (enero - 2024)* |
| Seguro (Contratado de julio a julio entre años) | 10'034,563 Fecha de desembolso: (01/06/2021)* | | | 10'235.254 Fecha de desembolso: (01/06/2022)* | 10'439.959 Fecha de desembolso: (01/06/2023)* | 10'648.758 Fecha de desembolso: (01/06/2024)* |



Acciones inmediatas requeridas:

- a) La EPMMQ remitirá el cronograma valorado para la Operación de la PLMQ que permita gestionar los recursos.

4.4. Contratación de personal

Para la selección y contratación del personal necesario para la operación de la PLMQ se ha considerado un proceso consistente en la ejecución de las siguientes actividades preparatorias:

- Determinación de plantillas mínimas, es decir, la definición del número de puestos por clases de puestos.
- Definición de perfiles y valoración de puestos aplicando la norma técnica de valoración de puestos.
- Elaboración de los informes técnicos de justificación de requerimiento de personal con los insumos entregados por cada unidad de la empresa.
- Proyección de costo del personal a contratar.
- Obtención de la certificación de recursos económicos para financiar las contrataciones.
- Obtención de la certificación de que no se encuentran en litigio los puestos.
- Conformación de tribunal para entrevistas que estará compuesto por las áreas requirentes y la de talento humano.
- Elaboración de documentación previa
 - Convocatoria
 - Matrices de validación
 - Acuerdo de confidencialidad
- Determinación de cronograma para la ejecución de actividades para el proceso de contratación

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- Preparación de baterías psicométricas

Para la identificación de los perfiles profesionales se considerarán los siguientes factores:

- Atribuciones y responsabilidades de las áreas requirentes
- Productos y servicios de las áreas requirentes
- Aplicación de valoración de puestos según la Norma Técnica de Valoración de Puestos del Ministerio del Trabajo
- Construcción de perfiles

Los mecanismos que se aplicarán para seleccionar al personal serán los que se encuentran establecidos en la Ley Orgánica de Servicio Público: convocatoria, postulación en plataforma de Ministerio de Relaciones Laborales - SOCIOEMPLEO, validación de requisitos, aplicación de baterías psicométricas, entrevista. Además, le será requerido tanto a la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción - Quito Honesto como al Ministerio de Trabajo, su participación como garante de la transparencia de este proceso y como apoyo técnico, respectivamente.

- Cronograma de incorporación del personal:

Una vez que se cuente con plantillas mínimas y conforme a la planificación de actividades a realizarse para la preoperación y operación de la PLMQ, se determinará fechas de incorporación de personal, de conformidad al proceso de selección antes referido.



5. JURÍDICO:

5.1. Comisión para la resolución de controversias

La Comisión de Solución de Controversias es un mecanismo previsto en los Contratos FIDIC para la solución de controversias que surgen producto de la ejecución contractual, mismo que la fecha se encuentra constituido, sin embargo, no ha iniciado el proceso de revisión debido a la falta de levantamiento de los respectivos expedientes por parte de la EPMMQ.

El Consorcio Acciona ha anunciado 285 posibles controversias, de las que las principales a ser presentadas se muestran a continuación:

- a.- Reclamo paro de Tuneladoras y Fabrica de Dovelas.
 - a) Reclamo por pago tardío de planillas.
 - b) Reclamos por cambio de Ley aplicable (Tributos).
 - c) Reclamos por costo de Pandemia Covid y protestas de octubre.
 - d) Reclamo por costos indirectos.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Las controversias suelen tener un impacto alto en el proyecto, pudiendo dificultar su cierre e incrementar sus costos.

No obstante, a la fecha no existe ninguna reclamación presentada formalmente por el Consorcio Línea 1 Metro de Quito ante la Comisión de Resolución de Controversias (Dispute Board), solamente se han realizado anuncios de reclamaciones.

Es importante señalar que como parte de los acuerdos consensuados con CLI, constantes en el Acta de Variaciones, Ajustes, Decisiones y Acuerdos, el Consorcio CLI ha desistido en más del 70% de las reclamaciones enunciadas por este hasta la presente fecha, con lo cual se ha logrado un importante acuerdo en beneficio de los intereses de la Municipalidad y la Empresa.

El momento en que se presenten reclamaciones formalmente ante la Comisión de Resolución de Controversias, la EPMMQ deberá contar con abogados internacionales expertos en Disputas relacionadas con Contrato FIDIC para su tratamiento.



El 15 de febrero de 2021, el miembro designado por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, Christopher J P Miers Probyn presentó su renuncia a dicho cargo, indicando que conforme lo establecido en la cláusula novena del Contrato; el contrato FIDIC, anexo A), cláusula 2); y, cláusula 7), notifica con 70 días de anticipación, por lo que solo podrá prestar sus servicios hasta el lunes 26 de abril de 2021. Adicionalmente, indicando que dicho periodo puede ser reducido por las partes si así lo acuerdan y que estará presto a colaborar y a efectuar la transición con el sustituto.

Estado actual:

Una vez que se mantuvo reunión con Organismos Multilaterales para conocer posibles perfiles de reemplazo de miembro saliente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7), numeral 6) del Reglamento Relativo a los Dispute Boards, la EPMMQ se encuentra revisando la idoneidad y experiencia de perfiles enviados por los OMFs, a fin de continuar con el trámite respectivo ante la Cámara Internacional de Comercio y su registro como reemplazo del miembro saliente

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Mesa de trabajo entre CLI y EPMMQ para definir las consultas técnicas a presentarse al Dispute Board.
- b) Designar por parte de la EPMMQ, un nuevo miembro a la Comisión para Resolución de Controversias, para que se pueda conformar la Comisión.
- c) Contratar asesoría legal internacional.
- d) Iniciar con equipo de trabajo a preparar defensa de cada caso.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- e) Con la comisión institucional de trabajo generar los expedientes y determinar las posibles controversias se van a plantear desde la EPMMQ y las acciones y estrategias frente a las reclamaciones de CLI.

5.2. Expropiaciones

El Proyecto PLMQ requiere expropiar 6 predios privados y 7 predios públicos:

Predios Privados:

De los 6 predios privados, 5 se encuentra ya con declaratoria de Utilidad Pública y suscrita el Acta de Negociación entre las partes. Se ha obtenido por parte del Consejo de Judicatura las notarías sorteadas y actualmente se ha iniciado el proceso de transferencia de dominio y liquidación de impuestos en el MDMQ. Respecto al predio restante, al ser un área comunal que afecta a más de 400 familias del Conjunto residencial “Las Cuadras”, se emitirá un acto administrativo de expropiación y se consignará el valor correspondiente.



Predios Públicos:

Respecto al avance de los predios públicos, el 02 de marzo de 2021 mediante Resolución No. A012-2021, el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito emitió la reforma a la Resolución No. A-040 de 3 de diciembre de 2018, con lo cual elimina el requisito de Acta de Imposibilidad de Acuerdo sobre los procesos de expropiaciones de predios públicos, dando lugar a las formas de transferencia de dominio establecidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas previo al proceso de expropiación.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Es necesario definir los mecanismos de armonización de las políticas de los organismos multilaterales con la legislación nacional para avanzar en el procedimiento y pago de las expropiaciones.
- b) La Gerencia Jurídica una vez que ha obtenido las claves para el proceso en línea, se encuentra gestionando los respectivos trámites.
- c) Se han efectuado reuniones de capacitación con los afectados para que puedan aceptar el trámite en línea.
- a) Se ha coordinado con la Dirección de Transferencia de Dominio del Municipio las dudas que han surgido respecto de la plataforma.

5.3. Normativa MTOP

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

La EPMMQ, desde el 20 de enero de 2020, se encuentra participando en la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador"; misma que construirá la normativa nacional que deberán cumplir los sistemas de transporte urbanos guiados, entre ellos, el Metro de Quito.

Con fecha 04 de marzo de 2021, se llevó a cabo la reunión de trabajo con el equipo consultor de MTOP para identificar las necesidades normativas de la EPMMQ.

Con Oficio No. MTOP-STTF-21-236-OF de 18 de marzo de 2021 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas requirió como parte de los insumos que se encuentra levantando para la construcción de la normativa de transporte guiado, información relacionada al proyecto Primera Línea del Metro de Quito, así como los parámetros técnicos, protocolos y normativa existente en relación al Subsistema Metro de Quito.

Acciones inmediatas requeridas:



- a) Continuar con la participación en la revisión de los borradores de los productos de la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador".
- b) Entregar la información para el levantamiento de normativa desde el Ministerio de transporte

6. NUDOS CRITICOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

6.1. Predios afectados en el barrio Solanda

Respecto del fenómeno de subsidencia identificado en el barrio Solanda, desde el Directorio de la EPMMQ se dispuso la conformación de una comisión técnica interdisciplinaria denominada "Comisión Solanda", la cual, actualmente, está conformada por:

- El equipo técnico, jurídico y de seguros de la EPMMQ.
- Secretaría de Inclusión Social
- Secretaría de Seguridad y Gobernabilidad
- Comisión de Lucha contra la Corrupción Quito Honesto
- Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda
- Secretaría de Comunicación
- Administración Zonal Eloy Alfaro
- Asesor de Alcaldía Hugo Yépez

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|



Hasta la fecha, la Comisión Solanda ha mantenido dos reuniones (12 y 19 de marzo del 2021). En las cuales se han definido ciertas acciones al respecto, tales como:

- Actualización del plan comunicacional de crisis del barrio Solanda.
- Monitoreo de vibraciones del Metro en el sector.
- Revisión con la Secretaría de Seguridad del plan de acciones emergentes para evitar posibles víctimas frente a un posible colapso estructural de viviendas.
- Se ha remitido a la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos las observaciones y recomendaciones a los TDR del estudio denominado “Consultoría Destinada a Establecer las Causas de Asentamientos y Daños a las Edificaciones en las Etapas 1 Y 4 de la Ciudadela Solanda y Propuestas de Solución” con la finalidad de tener la versión definitiva para remitirlos al Banco Mundial para obtener de su parte la No Objeción.

En cuanto al procedimiento inherente a la aseguradora, se han realizado las siguientes acciones:

- Reclamo presentado a Seguros Generali con la finalidad de obtener una indemnización justa para los afectados del Barrio Solanda.
- Solicitud y trámite de Recurso de Revisión ingresado a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros sobre el reclamo presentado a Seguros Generali y a su falta de respuesta oportuna.
- Entrega y presentación de los productos entregados por el Ajustador del estudio de Valoración.
- Avance al 60% de la revisión total del estudio del ajustador.
- El estatus del estudio de valoración del peritaje fue socializado con los miembros de la Comisión Solanda en las reuniones mantenidas.
- El 16 de marzo del 2021 se llevó a cabo la reunión con el bróker designado por CL1, AON, para conocer el avance del reclamo, documentos entregados, documentos faltantes, etc.
- Entre el 17 y 22 de marzo la EPMMQ mantuvo reuniones de técnicas de trabajo con la jefatura de seguros del MDMQ y con representantes de Inspeseg con el fin de obtener información sobre el estado de las gestiones realizadas para atender las reclamaciones y para determinar la valoración de los daños a las viviendas del sector Solanda.

Acciones inmediatas requeridas

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- a) Emitir informes de recepción del Estudio del ajustador por parte de la Administradora del Contrato.
- b) Coordinar reuniones con Seguros de Municipio, con el área de Seguros de CL1 Acciona.
- c) Coordinar entrega del estudio de la valoración de la pérdida a la Aseguradora.
- d) Coordinar acciones a fin de que la Comisión Solanda de un seguimiento constante y permanente al fenómeno de subsidencia.

6.2. Contaminación La Pradera

En febrero de 2016, se realizó el “Estudio de Contaminación Subterránea en el trazado de la PLMQ Fase II”, en el cual se determinó la presencia de fase libre de hidrocarburos en el tramo correspondiente a la Estación Carolina-Estación Pradera a 15 metros de profundidad. Luego de realizar nuevas perforaciones exploratorias durante el período septiembre a noviembre de 2016, se confirmó contaminación del subsuelo con hidrocarburos en la Estación La Pradera.



Con esta información la EPMMQ ejecutó una serie de acciones en la Estación La Pradera con la finalidad de llevar a cabo los trabajos de construcción del Metro de Quito, las cuales consistieron en:

- Aislamiento del área de interés en la Estación La Pradera de la PLMQ, por medio de perforación, ejecución de pilotes y columnas de jet-grouting; y retiro de suelo contaminado.
- Acondicionamiento de suelo, mediante la extracción y tratamiento de fase libre y gases.
- Excavación de suelos contaminados del área de túnel y del área de la Estación la Pradera.

El costo total de estas medidas, no previstas, ha ascendido a \$USD 14.78 millones.

En virtud de lo señalado, el Alcalde y Vicealcalde de Quito solicitaron que la EPMMQ inicie acciones legales con el propósito de obtener una reparación integral por los costos que la EPMMQ tuvo que incurrir para poder construir la estación La Pradera. La EPMMQ solicitó manifestaciones de interés para la contratación de servicios legales especializados, las cuales han dado como resultado un presupuesto referencial de \$400.000.

Sin perjuicio de ello, desde el 2018 la EPMMQ ha puesto en conocimiento de la Secretaría del Ambiente información relacionada con la referida contaminación, ha realizado una serie de inspecciones conjuntas, y ha solicitado que la Secretaría identifique al sujeto contaminante. No obstante, hasta la presente fecha la Secretaría del Ambiente no se pronuncia sobre quien es el sujeto contaminante y, por el contrario, ha indicado que no es de su competencia el hacerlo.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

De igual forma, la EPMMQ solicitó a la Secretaría de Ambiente que se informe sobre el estado actual del Programa de Remediación Ambiental que lleva a cabo su regulado la Estación de

Servicios Automóvil Club del Ecuador ANETA en el área externa a la Estación Pradera de la PLMQ.

La EPMMQ realizó una insistencia al Ministerio del Ambiente y Agua para que en su calidad de Autoridad Ambiental Nacional se pronuncie respecto a la definición del sujeto contaminante del área que ocupa la Estación Pradera de la PLMQ y sus inmediaciones con la finalidad de que la EPMMQ pueda iniciar con las acciones que correspondan.

Acciones inmediatas requeridas:

Legales:



- a) Solicitar la asignación de recursos económicos y efectuar la contratación de los servicios legales especializados.
- b) Evaluación interna de la conveniencia y necesidad de requerir servicios legales externos, toda vez que el objeto de la referida contratación requiere de experticia en materia ambiental, lo que permitirá garantizar una óptima defensa de los intereses institucionales.

Técnicas:

- a) Insistir a la Secretaría de Ambiente para que se pronuncie respecto a si los trabajos de remediación ambiental que se encuentran llevando a cabo en el área externa o circundante a la Estación La Pradera, garantizarán que no existirán problemas futuros atribuidos a la presencia de hidrocarburos para la etapa de pre- operación, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito – PLMQ.
- b) Insistir a la Secretaría de Ambiente y al Ministerio del Ambiente y Agua que se defina al sujeto contaminante de la contaminación por hidrocarburos determinada en el área del subsuelo de la estación La Pradera de la Primera Línea del Metro de Quito y sus inmediaciones.
- c) Coordinar una reunión con Secretaría de Ambiente y la Agencia Metropolitana de Control para tratar el tema de la situación actual del pasivo ambiental identificado en el área de la Estación Pradera y sus inmediaciones.

7. METRO CULTURA

La propuesta del modelo de gestión de Metro Cultura requiere ser actualizada considerando como ejes fundamentales la vinculación y formación de la ciudadanía. Esta nueva visión

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

propone los siguientes macro enfoques que conformarán el marco teórico de la segunda versión del modelo:

- a) **Movilidad e Intermodalidad:** considerar la integración entre cada uno de los modos de transporte, según las necesidades del usuario que le permita elegir y viajar de manera segura, accesible y eficiente.
- b) **Igualdad de género e inclusión de los GAP:** Mecanismos para identificar y valorar la desigualdad por género y la exclusión hacia mujeres y grupos de atención prioritaria, con el fin de lograr la restitución de su espacio de participación, aporte y visibilización.
- c) **Bioseguridad:** protocolos, medidas y prácticas que se implementan para evitar el riesgo para la salud y medio ambiente en el transporte, como parte de una nueva cultura ciudadana consciente de la responsabilidad de cuidado y prevención.
- d) **Transversalización de derechos:** conformación de espacios en los cuales determinados derechos deben ser garantizados mediante la prestación de un servicio.
- e) **Innovación social:** espacios de participación ciudadana desde las entidades públicas para la creación de nuevas soluciones a problemas sociales.

Manual del Usuario:

Los planes de información y formación del Modelo MetroCultura son implementados mediante un trato directo y didáctico con públicos objetivo. Uno de los primeros insumos del Modelo MetroCultura es el “Manual del Usuario”, que está compuesto por 54 normas, entre derechos, prohibiciones y casos especiales. Este manual forma parte de los procesos formativos de MetroCultura que se imparten a través de los MetroTalleres.

Los derechos, prohibiciones y casos especiales del Manual del Usuario, abarcan los siguientes temas:

- a) Uso y cuidado del servicio y sus bienes
- b) Integración con modos sostenibles de transporte
- c) Grupos de Atención Prioritaria
- d) Acoso
- e) Tenencia responsable de animales

El Manual del usuario cuenta con tres insumos adicionales denominados Guías de Uso, que serán distribuidas como material didáctico y de formación:

- a) Guía de Uso del Metro de Quito para el público en general
- b) Guía de Uso del Metro de Quito para niños
- c) Guía de Uso del Metro de Quito para los Grupos de Atención Prioritaria

La Secretaria de Movilidad lidera la mesa de trabajo que permitió la elaboración de una propuesta de Reglamento del Usuario para el SIT, para la que han tomado al Manual del Usuario del Metro como documento base. Para la próxima mesa de trabajo se propondrá incluir en el reglamento los siguientes cuatro temas:

- Acoso y violencia sexual
- Intermodalidad
- Grupos de atención prioritaria (GAP)
- Bioseguridad

MetroTalleres


El modelo de gestión de MetroCultura contempla un Plan de Formación al Usuario que describe los objetivos, estrategias y la metodología de los talleres. Este proceso identifica públicos objetivo que requieren ser capacitados y a la vez formados. Existen 3 niveles de formación:

| Nivel 1 Promotores | Nivel 2 Embajadores | Nivel 3 Ciudadanos |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo: Educar a un grupo de personas para generar un proceso de formación basado en el modelo de gestión MetroCultura. • Público Objetivo: Funcionarios EPMMQ y estudiantes Universidad Central del Ecuador. • Duración: 2 módulos de 4 horas cada uno. | <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo: Generar y promover un rol de liderazgo positivo en un grupo seleccionado de personas mediante la socialización del modelo MetroCultura • Público Objetivo: Integrantes de Casa Somos, Líderes Barriales, trabajadores de Mercados y funcionarios y profesores de Secretaría de Educación. • Duración: 2 módulos de 2 horas cada uno. | <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo: Socializar el modelo de MetroCultura a la ciudadanía en general mediante el desarrollo de talleres. • Público Objetivo: Ciudadanía en general. • Duración: 1 módulo de 1 hora cada uno. |

Temas de los MetroTalleres:



- Para promotores y embajadores:

| Contenido | Sesión | Actividad |
|--|--------|---|
| Tema 1: Contexto: ¿Cómo somos? ¿Qué pasa en la ciudad? Respuestas a problemas ¿Qué podemos construir y con qué? | 1 | Metodología Inductiva: proceso de preguntas. |

|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|--|
| MetroCultura ¿Qué es MetroCultura? ¿Por qué un modelo? Educar y formar | | |
| Tema 2: Historia y contexto del transporte urbano Infografía de la historia del transporte urbano Construcción del Metro. SIT (¿cómo vamos a funcionar en tiempo?) | 1 | Sensibilización: “Imagina la ciudad” Video de la construcción del Metro de Quito. Preguntas y respuestas en infografías predictivas. |
| Tema 3 (parte 1): El embajador de MetroCultura: ¿Qué es ser un embajador? ¿Quién es? Asumir el rol de liderazgo Modelo MetroCultura: Propósitos, macro enfoques. | 1 | Dinámica de roles opuestos (dramatización rol de liderazgo). |
| Tema 3 (parte 2): Los valores de MetroCultura | 2 | Tablero de opinión: Palabras relacionadas, acciones conscientes. |
| Tema 4: Asistencia Técnica Especializada Sistema de Transporte Integrado y tarifa integrada Uso del Metro Guía de uso del Metro de Quito Manual el usuario (derechos y deberes) | 2 | Video sobre el uso del Metro de Quito. Infografía. |

- **Para la ciudadanía**

| Contenido | Sesión | Actividad |
|---|--------|---|
| Tema 1: Contexto: ¿Cómo somos? ¿Qué pasa en la ciudad? MetroCultura ¿Qué es MetroCultura y el nuevo modelo? Educar y formar Historia y Contexto del Transporte Urbano SIT | 1 | Metodología Inductiva: Proceso de preguntas. Sensibilización: “Imagina la ciudad” |
| Tema 2 Los valores de MetroCultura El ciudadano en la Era MetroCultura | 1 | Tablero de opinión: Palabras relacionadas, acciones conscientes. |
| Tema 3: | 1 | Infografía |

| | | |
|---|---|---|
|  Metro | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  Quito <i>grande otra vez</i> |
| Asistencia Técnica Especializada Sistema de Transporte Integrado y tarifa integrada Uso del Metro | | |

Número de personas capacitadas en los MetroTalleres:

Entre el año 2020 y 2021 se realizaron las siguientes capacitaciones:



- En 2020 se realizó 9 MetroTalleres en los mercados municipales con 247 asistentes.
- En 2021 se han realizado 5 MetroTalleres en los mercados municipales con 156 asistentes.
- En 2021 se han realizado 4 MetroTalleres en Casa Somos en San Marcos con 70 asistentes.
- En 2021 se han realizado los MetroTalleres en la EPMMQ capacitando a 90 funcionarios de la Empresa.

Seguimiento:

Durante la implementación de los MetroTalleres se identificó la necesidad de establecer un mecanismo de recopilación y monitoreo de información que nos permita construir un registro de todos los participantes y una línea base para medir lo aprendido, contrastar y obtener resultados. Estos instrumentos nos permitirán conocer la percepción sobre el Metro de Quito, incorporar nuevas herramientas para fortalecer los talleres y saber la forma de movilidad de los asistentes.

A continuación, se detalla los instrumentos definidos de acuerdo con cada nivel de MetroTaller:

| Tipo de taller | Instrumento | Modalidad | Tipo | Objetivo |
|----------------|---------------------------------|-----------|--------------|--|
| Promotores | Encuestas de nivel de formación | Digital | Cualitativo | Conocer el nivel de formación y conocimiento del modelo MetroCultura |
| | Registro de asistencia | Físico | Cuantitativo | Registrar el número de asistencia y crear una base de datos |
| Embajadores | Encuesta de satisfacción | Digital | Cualitativo | Conocer la opinión sobre los contenidos de taller |



|  | INFORME SITUACIONAL | | |  |
|---|--|------------------|--------------|---|
| | Operación Primera Línea del Metro de Quito | | | |
| | Registro de asistencia | Físico | Cuantitativo | Registrar el número de asistencia y crear una base de datos |
| | Buzo de sugerencias | Físico - Digital | Cualitativo | Generar participación ciudadana |
| Ciudadano | Encuesta de percepción | Digital | Cualitativo | Conocer la percepción ciudadana sobre el Metro de Quito |
| | Registro de asistencia | Digital | Cuantitativo | Crear base de datos |
| | Tablero de opinión | Físico | Cualitativo | Conocer la opinión ciudadana sobre el Metro de Quito |

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Actualizar el modelo de gestión MetroCultura con los nuevos enfoques.
- b) Generar indicadores que permitan medir los resultados de capacitación y formación del modelo MetroCultura.

III. CONCLUSIONES

1. Al 28 de febrero de 2021, la obra reporta un avance del 97,66%.
2. Los procesos de expropiaciones, compensaciones son procesos que devienen de obligaciones bajo la normativa nacional y de las políticas de los Organismos Multilaterales de Crédito, que necesariamente deben estar finalizadas para la etapa de operación comercial.
3. La falta de normativa nacional para el manejo y registro de bienes de la naturaleza de los que componen la infraestructura, equipos, instalaciones y material rodante de la PLMQ, ha volcado ahondar todos los esfuerzos necesarios de la EPMMQ para buscar posibles soluciones para el proceso de recepción, registro e inventario de dichos bienes en el catastro municipal, así como su posterior aseguramiento.
4. El 02 de marzo de 2021, el Directorio de la empresa decidió que su modelo de gestión será la operación bajo gestión directa mediante la contratación de Asistencia Técnica Especializada Internacional, amparado en la viabilidad

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

jurídica, técnica y financiera de este modelo y en los beneficios de optimización de tiempo y costos para la operación del subsistema Metro.

5. La EPMMQ ha desarrollado un detalle de actividades que se requieren para concretar la implementación del servicio metro en concordancia con la cronología de la finalización de las obras y de la provisión de los bienes, bajo el modelo de gestión de operación directa.
6. Se mantienen reuniones de seguimiento quincenales y permanentes con la Banca Multilateral y el Ministerio de Finanzas, a quienes se reporta las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la puesta en marcha del Subsistema Metro de Quito, además de las mesas de trabajo en las que participa activamente Quito Honesto, Administración General del DMQ, Procuraduría Metropolitana, así como las Secretarías de Movilidad y Planificación.
7. El modelo de gestión MetroCultura busca formar y acompañar a la ciudadanía en la creación de espacios de convivencia y respeto en el transporte público, a través de procesos de capacitación (MetroTalleres) y de participación ciudadana. En estos procesos, la EPMMQ incluirá el enfoque de género desde una doble perspectiva: transversal y sectorial. Esto permitirá el análisis de las posibles desigualdades derivadas de los roles de género y la implementación de acciones específicas para reivindicar la posición de las mujeres y grupos históricamente excluidos en las acciones públicas y cotidianas; y específicamente en el acceso al transporte y el respeto de sus derechos al hacer uso de este.

Andrea Flores Andino
GERENTE GENERAL
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO

Anexo 1: Resolución No. DEPMMQ-005-2021

Anexo 2: CAN CEC 332 2021 - Proyecto Primera Línea del Metro de Quito - Modelo de Operación - Respuesta EPMMQ

Anexo 3: Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0343-O

Anexo 4: Informe Material Rodante

Anexo 5: Actividades para la puesta en operación de la PLMQ



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0359-O

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

Asunto: Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021.

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021, en la que se resolvió: "(...) c. Disponer al (...), Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo"; me permito remitir a usted, adjunto al presente, el informe quincenal para su conocimiento y tratamiento en el Concejo.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

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

Anexos:

- Informe situacional INF-ESMQ-2021-003 .docx
- Anexo 1 - Resolucion No. DEPMMQ-005-2021.pdf
- Anexo 2 - CAN CEC 332 2021 - PLMQ - Modelo de Operación.pdf
- Anexo 3 - Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0343-O.pdf
- Anexo 4 - Material Rodante.pdf
- Anexo 5 - Actividades para la puesta en operación de la PLMQ.pdf

- 76 -





Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0359-O

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

| Acción | Siglas Responsable | Siglas Unidad | Fecha | Sumilla |
|---|--------------------|---------------|------------|---------|
| Elaborado por: MARIA ELENA CANO RESTREPO | mc | EPMMQ-CI | 2021-03-26 | |
| Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO | AF | EPMMQ-GG | 2021-03-26 | |



| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

INFORME SITUACIONAL



I. ANTECEDENTES:

- El proyecto de la Primera Línea de Metro de Quito (PMLQ), constituye un proyecto de interés y prioridad metropolitana y nacional, por el aporte al mejoramiento del servicio de transporte público, al desarrollo de la economía urbana y al cuidado del medio ambiente, que conllevará a una mejora sustantiva a calidad de vida de los quiteños.
- El subsistema Metro de Quito, funcionará de forma articulada y eficiente con el sistema de transporte del DMQ para asegurar el derecho de los ciudadanos el acceso a una transportación, confiable, equitativa, segura y ambientalmente amigable; que aporte a la productividad, el progreso socioeconómico, y al mejoramiento del nivel de vida de los quiteños.
- De conformidad con la Ordenanza de creación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, esta tiene como misión fundamental el desarrollar, implementar, administrar y operar el subsistema de Transporte Metro de Quito, en el marco de las políticas y normativa legal vigente y aplicable.
- Siendo que la fase constructiva del Proyecto Primera Línea Metro de Quito Fase 2, está próxima a concluir e iniciar su fase de preoperación y operación comercial, le corresponde a la EPMTQP aunar todos sus esfuerzos para concretar la puesta en servicio y cumplir con el objeto para el cual fue creada.
- Mediante Resolución No. C 001 – 2021 emitida el 05 de enero de 2021, se dispone a la Empresa Publica Metropolitana Metro de Quito: “(...) c. (...) que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo”.
- En este sentido, en el presente informe se detallan las decisiones adoptadas durante la última quincena en el seno del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y las gestiones llevadas adelante desde la Gerencia Gerencial, Gerencias y Direcciones que la conforman.

II. DESARROLLO:

Los principales hitos del proyecto que están vinculados directamente con la operación de la primera línea del Metro de Quito se encuentran agrupados en 5 secciones: operación, infraestructura, administrativo financiero, jurídico y los nudos críticos de impacto social y ambiental.

1. OPERACIÓN:

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

1.1. Sistema Integrado de Recaudo

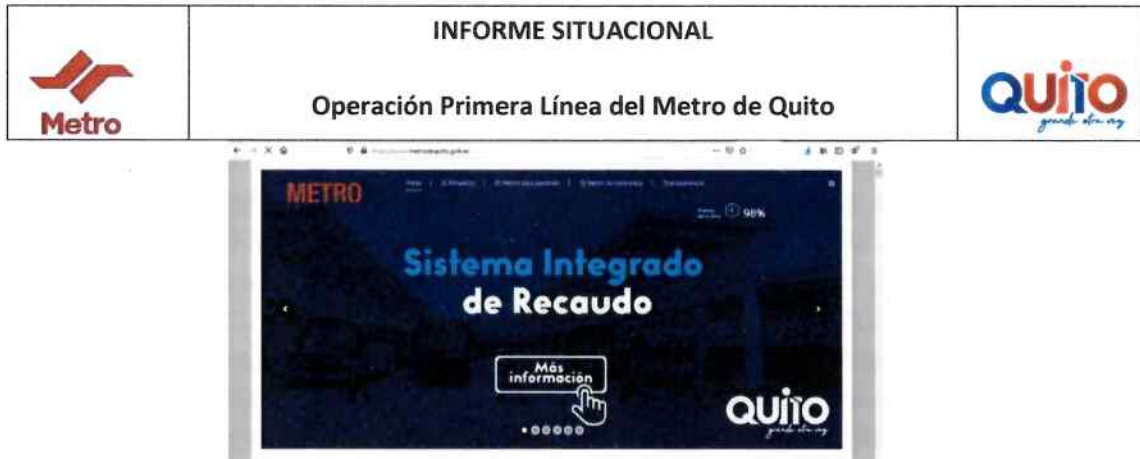
Al amparo de la autorización emitida por la Secretaría de Movilidad en el mes de mayo de 2020, la Empresa Metro de Quito finalizó la etapa de factibilidad individual, en la cual se recomienda proponer a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, previo al análisis de factibilidad conjunto, la ejecución de un proceso unificado para la implementación del sistema integrado de recaudo para el transporte público de la ciudad, administrado y operado en este caso por las Empresas Públicas, a través de la suscripción de un convenio de asociatividad temporal entre las dos Empresas, aplicando lo dispuesto en los artículos 463 y siguientes de la Resolución No. RE-SERCOP-2016-0000072 de 31 de agosto de 2016, con la finalidad de:

- Mejorar la experiencia de viaje del usuario, así como la accesibilidad a los Subsistemas de Transporte a través de mecanismos de control de acceso y recaudo homologados que, además, reduzcan las dificultades y optimicen los tiempos de las interconexiones en los viajes multimodales.
- Optimización de los costos individuales de cada equipamiento debido al principio de economía de escala, así como de infraestructura tecnológica debido a la compartición de funcionalidades, software y hardware similares, como por ejemplo Data Center TIER III, software de recaudo, entre otros.
- Contar con sistemas integrados de recaudo que tengan requerimientos funcionales, niveles de servicio y características técnicas similares, homogéneas e integrables, que reduzcan el riesgo de interoperación entre ambas.

En este contexto, mediante Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0194-O del 23 de febrero de 2021 se remitió a la Secretaría de Movilidad el reporte con toda la información de sustento, con la finalidad de solicitar el pronunciamiento correspondiente, al amparo de lo establecido en el segundo inciso del artículo 2 de la Resolución No. SM-2020-067, emitida por dicha Entidad. A la par, se ha desarrollado sendas mesas de trabajo entre la EPMMQ y la EPMTQP en la cual se han homologado la documentación base para la estimación inicial de costos (requerimientos funcionales y niveles de servicio) recomendada en el informe de factibilidad anteriormente descrito.

En concordancia a lo anteriormente indicado, con fecha 08 de marzo de 2021, se inició el proceso de estudio de mercado preliminar conjunto entre la EPMMQ y la EPMTQP, con la finalidad de realizar la valoración económica de las ventajas de ejecutar el proceso de la compra corporativa, posterior a lo cual se procederá con el análisis de conveniencia que motive la suscripción del convenio de asociatividad. Cabe recalcar que, para garantizar el principio de publicidad, toda esta información se encuentra publicada en la página Web de la institución:

<https://www.metrodequito.gob.ec/el-metro-esta-pasando/sistema-integrado-de-recaudo/>



La Secretaría de Movilidad, mediante memorando Nro. SM-2021-0665 del 17 de marzo del 2021, pone en conocimiento de esta empresa pública que “*el formato seleccionado para la tarjeta de ciudad es EMV*”, lo que suma a las definiciones funcionales del medio de pago y permite continuar con la preparación de la documentación preparatoria para la contratación del sistema integrado de recaudo.

En función de las reuniones de trabajo mantenidas entre la EPMMQ y la EPMTQP, para las definiciones técnicas para continuar con el proceso de contratación del Sistema Integrado de Recaudo SIR, la EPMTQP mediante Oficio No. EPMTQP-GG-2021-0263-O de 24 de marzo de 2021, requirió la confirmación de especificaciones técnicas del SIR y del medio de pago.

Acciones inmediatas requeridas:



- a) Respuesta del pronunciamiento sobre el informe de factibilidad del Sistema Integrado de Recaudo a la Secretaría de Movilidad (Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0194-O del 23 de febrero de 2021).
- b) Resultados del estudio de mercado.

1.2. Preoperación y Operación

Para la definición del modelo de operación de la Primera Línea del Metro de Quito, la EPMMQ analizó las opciones de contratación previstas en el marco legal vigente, que permitan disponer del servicio de transporte público a la ciudadanía con los más altos niveles de calidad.

El análisis y la documentación generada fue compartida de forma sistemática con las diversas entidades y actores relacionados con el proyecto, desde el mes de enero de 2021, esto es: Concejo Metropolitano, Directorio de la EPMMQ, Ministerio de Finanzas, Banca Multilateral, Quito Honesto, Administración General del DMQ, Procuraduría Metropolitana, Secretarías de Movilidad y Planificación.

-74-

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|



De forma preliminar a la toma de decisión, en coordinación con la Banca Multilateral, el equipo técnico de la EPMMQ mantuvo reuniones de trabajo con representantes del Metro de Panamá S.A., el 25 de febrero de 2021, y, con representantes de Subterráneos de Buenos Aires S.E. el 01 de marzo de 2021; se llevaron adelante además mesas de trabajo con los miembros del Directorio de la EPMMQ el 24 de febrero de 2021 y 26 de febrero de 2021; finalmente, el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) en sesión ordinaria efectuada el 02 de marzo de 2021 (Resolución No. DEPMMQ-005-2021) Anexo 1, por unanimidad resolvió disponer a la Gerencia General de la EPMMQ que, para la operación, mantenimiento y en general, la explotación de la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, emplee la figura de gestión directa por contrato prevista en el artículo IV.2.20 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que señala:

“1. Cuando la empresa pública metropolitana a cargo del servicio de transporte público de pasajeros no cuente con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, podrá emplear la modalidad de gestión por contrato, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública.

2. En caso de que la empresa pública metropolitana emplee la modalidad de gestión por contrato, la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en ella, por lo que, sin perjuicio de los efectos contractuales, las acciones u omisiones de los contratistas respecto del Administrador o Administradora del Sistema y de los usuarios son de su exclusiva responsabilidad.”

Considerando para el efecto, **la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia**, así como también la contratación para la provisión de bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento del referido subsistema de transporte, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública, en concordancia con el artículo I.2.155 del Código antes referido.

La decisión adoptada por parte del Directorio de la EPMMQ fue puesta en conocimiento de los Organismos Multilaterales de Financiamiento mediante oficios de 03 y 05 de marzo de 2021. Adicionalmente, y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 3 de la referida resolución de Directorio, la EPMMQ solicitó a Quito Honesto mediante oficio No. EPMMQ-GG-2021-0265-O de 04 de marzo de 2021 defina el procedimiento administrativo para que se efectúe el monitoreo y control de los procesos precontractuales, contractuales y de ejecución de las actividades inherentes a la operación y mantenimiento de la PLMQ. Así mismo, se llevó a cabo una reunión de trabajo el 09 de marzo de 2021 con dicha entidad para definir los mecanismos de publicidad y transparencia que se deberán ejecutar durante la contratación de los bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento de la primera línea del Metro de Quito, en la

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

que se acordó que se llevará una agenda pública conjunta y se implementará un archivo físico y digital de las reuniones de trabajo relativas a la ejecución de la asistencia técnica para la operación del Metro de Quito.

El 12 de marzo de 2021 se mantuvo con Quito Honesto y la Agencia Francesa de Desarrollo – AFD, una reunión de trabajo en la que se dio a conocer que el proceso de selección de la asistencia técnica del operador se realizará de manera transparente.

Por otra parte, mediante Oficio No. CAN/CEC 332/2021 de 18 de marzo de 2021, (Anexo 2), los Organismos Multilaterales de Financiamiento emitieron su pronunciamiento respecto al Modelo de Gestión adoptado por el Directorio de la EPMMQ en respuesta a los oficios EPMMQ-GG-2021-0261-O y EPMMQ-GG-2021-0270-O, a través de los cuales la Empresa Pública de Metro pone en conocimiento de los Bancos la resolución de Directorio respecto a que el modelo para la operación, mantenimiento y en general la explotación de la infraestructura, el material rodante y el equipamiento e instalaciones del Subsistemas de Transporte Público Metro, que se empleará será la figura de operación directa con asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional.

En este marco la Banca Multilateral ha emitido las siguientes recomendaciones, haciendo énfasis en que es necesario contar con la asistencia técnica o gerenciadora de operaciones y mantenimiento de primer nivel:

Asistencia Técnica Especializada

La empresa que preste la asistencia técnica cuente con un reconocido prestigio y experiencia a nivel internacional. Es recomendable que acompañe a la EPMMQ durante los primeros años de puesta en servicio y a medida que se hace una transferencia de conocimiento paulatina.

Estructura Organizacional



Recomienda se revise la estructura actual de la Empresa Pública considerando las nuevas actividades que se realizarán en la etapa operativa. Además, se recomienda que el dimensionamiento se lo realice mediante un análisis técnico y de sostenibilidad financiera.

Personal y mano de obra

Diseñar y ejecutar procesos eficientes de capacitación y contratación de personal operativo, considerando alternativas contractuales que permitan con personal idóneo de manera que se pueda reducir los tiempos de capacitación a los operadores.

Contratos de servicios especializados para la operación y el mantenimiento

-73-

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Definir los estándares de servicio y especificaciones técnicas que regirán los diferentes contratos ligados a actividades asociadas de la operación. Estos estándares deberán ser basados buenas prácticas internacionales. Finalmente se recomienda reforzar los equipos jurídicos y técnicos.

Mecanismos de adquisición y contratación

Se recomienda evaluar los marcos de adquisiciones y contrataciones dispuestos en la normativa local y de ser factible analizar la posibilidad de aplicar mecanismos de contratación específicos, previstos en la ley. Adicionalmente, iniciar procesos de certificación bajo la norma ISO37001.

Sistema Recaudo

Es necesario que la EPMMQ y la Secretaría de Movilidad resuelvan las actividades pendientes de integración del sistema de recaudo con otros modos de transporte de la ciudad. Definir los medios de pago disponibles y como será incorporación al Metro de Quito.

Adicionalmente, con oficio No. EPMMQ-GG-2021-0343-O de 24 de marzo de 2021(Anexo 3), la EPMMQ puesto en conocimiento de los miembros del Directorio el Oficio presentado por la Banca Multilateral.



Finalmente, es importante señalar que la EPMMQ en cumplimiento a lo dispuesto en las Circulares No. CMLCC-PRE-2021-008-C y No. CMLCC-PRE-2021-009-C de 15 de marzo de 2021 emitidas por Quito Honesto, ha instruido a todo el personal de la empresa a fin de que se dé estricto cumplimiento y observancia al procedimiento de acompañamiento de los procedimientos de contratación pública establecido por el referida Comisión.

1.2.1. Asistencia técnica para la operación de la PLMQ:

La EPMMQ debe realizar varias actividades preoperacionales de manera previa a la contratación de la asistencia técnica para la operación de la PLMQ para lo cual ha instrumentado un detalle claro de todas las actividades que se requieren desarrollar para concretar la implementación del servicio metro. (Anexo 5).

Así también se ha previsto para esta fase preoperacional que el área de operaciones de la EPMMQ, diseñe los estudios para que se lleven a cabo la contratación de:

- Sistema para ayuda a la explotación de la PLMQ.
- Sistema Integrado de Recaudo.
- Limpieza.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- Gestión del Plan de manejo ambiental.
- Seguridad Física
 - Seguros
 - Red de Emergencias
 - Elaboración de planes, manuales y protocolos
 - Selección de profesionales.



Así mismo, dará continuidad al proceso de contratación de la asesoría para la reestructuración de la empresa y a la evaluación de perfiles para la selección y vinculación de personal, la que se ha establecida que sucederá por fases.

En lo que respecta a la asesoría para la reestructuración de la empresa, que es parte de los apoyos que brinda la Banca Multilateral a la EPMMQ para la puesta en operación de la PLMQ, cumplirá los siguientes objetivos:

- **Objetivo 1** Proveer la Asesoría y Asistencia Técnica a la EPMMQ para: Revisión y definición de la Estructuración Técnica de la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito; elaborar los documentos técnicos definitivos de: planes de operación, circulación ferroviaria, seguridad, limpieza; manuales, especificaciones técnicas y protocolos detallados para la operación y mantenimiento; y, reglamentos operativos para el material rodante, estaciones, sistemas, puesto de control central, atención a usuarios; todo esto con base a la información disponible y generada en la EPMMQ; a fin de cumplir con las competencias y atribuciones establecidas para la EPMMQ.
- **Objetivo 2** Con base a la estructuración técnica y modelo de gestión de la O&M, 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 necesarios para las tareas de prestación del servicio, seguimiento y supervisión.
- **Objetivo 3** Desarrollar la Asistencia y acompañamiento técnico como una actividad transversal permanente (durante 11 meses) en todos los procesos hacia la supervisión del servicio: (i) planificación y programación operativa; (ii) gestión integral de la operación; (iii) gestión del mantenimiento, y control del cumplimiento de los manuales, protocolos y normativa relacionada; (iv) atención al usuario y gestión de contingencias, (v) gestión administrativa y financiera del servicio; y, (vi) seguimiento de las garantías de todos los sistemas, material rodante e infraestructura.

Al momento, la EPMMQ se encuentra en etapa de revisión de las ofertas técnicas y económicas presentadas por cuatro oferentes.

-72-



| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Por otro lado, es importante poner en conocimiento de los miembros del Concejo las actividades que realizará la empresa que prestará el servicio de asistencia técnica para la operación de la PLMQ; éstas se listan a continuación:

- Operación y mantenimiento del sistema

Se acompañará y evaluará el desempeño al personal de la EPMMQ responsable de la ejecución de la operación y el mantenimiento teniendo en cuenta todas las actividades propias de este tipo de sistemas, como son la planificación, ejecución, análisis de resultados y ejecución de acciones de mejora continua:

- I. Realizará la coordinación con el contratista asignado a la estructuración técnica para la operación y el mantenimiento con el fin de determinar el estado de preparación del personal de la EPMMQ para asumir su roll y lo acompañará en dicha labor para prepararlo a asumir la ejecución directa de la operación y el mantenimiento sin asistencia, una vez que cesen las actividades contractuales de los primeros 3.5 años de operación.
- II. Evaluará el desempeño del personal y de la nueva estructura organizacional y propondrá mejoras si considerara necesarias.
- III. Generará una estrategia basada en indicadores para evaluar la calidad del servicio diario, semanal, mensual y anual, con base en un benchmarking internacional y hará el respectivo seguimiento con el fin de ajustarse o mejorarlo. Presentará al menos dos alternativas con sus ventajas y desventajas.
- IV. Propondrá un presupuesto de explotación anual basado en los estudios de demanda que ha llevado a cabo la EPMMQ, verificando el adecuado plan de explotación de las unidades ferroviarias con el fin de llevarlas a un adecuado plan de intervenciones mayores a los 600.000 km contempladas en los manuales de mantenimiento y en las especificaciones técnicas de los vehículos adquiridos por la EPMMQ.
- V. Acompañará a la Gerencia de Tecnologías de la información en la presupuestación y adquisición del software de gestión de la información corporativa necesaria para la documentación de los diferentes sistemas, subsistemas y procesos misionales y de soporte. Propondrá especificaciones acordes con el estado del arte que puedan soportar todos los procesos misionales y el sistema de gestión integral de la calidad considerando las proyecciones de flujos de información de la EPMMQ.
- VI. Acompañará al personal supervisor de la EPMMQ encargado de verificar la calidad de los procesos de mantenimiento y operación que se contraten y



| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

evaluará mensualmente el desempeño del personal y de la actividad, proponiendo las mejoras que considere necesarias y/o convenientes. Para ello tendrá en cuenta los indicadores de mantenimiento, confiabilidad y disponibilidad, los criterios de garantía técnica que se encuentren vigentes desde los contratos de obra, los acuerdos contractuales que se tengan en dicho momento y las buenas prácticas internacionales. Otros indicadores podrán proponerse para uso interno del personal con el fin de preparar la EPMMQ para una futura y pronta migración a un sistema de calidad basado en control de procesos y gestión de activos.

- VII. Colaborará en la elaboración de términos de referencia para la contratación de la fiscalización externa y supervisión de contratos de mantenimiento de los sistemas externalizados.
- VIII. Preparará al personal supervisor y formará al personal que contrate la EPMMQ durante la fase de explotación comercial, para asumir la operación y el mantenimiento de manera directa al final de la dicha fase. Allí se reducirán de manera sustancial los contratos. Se coordinarán simulacros para evaluar competencias y se presentarán los resultados de las evaluaciones de manera mensual.
- IX. Acompañará al personal técnico y operativo destinado desde las diferentes áreas o Gerencias, para la planificación presupuestaria anual. Brindará información de otros sistemas y posibles acciones a considerar en dicho plan presupuestal derivado del análisis de comportamiento de los diferentes sistemas.
- X. Acompañará a la EPMMQ en la implementación de un sistema de gestión integral de la calidad de sus procesos basada en normas ISO vigentes, que contemple la documentación necesaria para la operación y el mantenimiento, la explotación de los sistemas, la verificación de resultados operacionales y del mantenimiento, el control basado en indicadores de última generación en el manejo de activos y las acciones de mejora basadas en el desempeño de dichos indicadores. Dicha herramienta deberá estar implementada, probada y certificada al término de los contratos que se realizarán para la operación, el mantenimiento y los servicios generales asociados. El personal deberá estar debidamente formado para su uso y se deberán realizar simulacros para determinar la efectividad de la implementación.

Dicho sistema de gestión debe contemplar a su vez el sistema contable y financiero, el manejo comercial y de proveedores, el manejo y control presupuestal y la gestión del talento humano. Los costos asociados a dicha implementación y la certificación correrán por cuenta del contratista para la Asistencia Técnica Internacional.

-71-

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|



- Sistemas financieros y contables acordes con este tipo de explotación y cumpliendo la normativa vigente para una empresa pública.

Se asesorará y acompañará al personal responsable de adaptar los sistemas financieros, contables, presupuestales, de manejo de caja, de recaudo y de control del gasto e inversiones a un sistema dinámico de grandes alcances y con grandes retos en la vigilancia de los costos del ciclo de vida del sistema cuyas inversiones y reinversiones deben planearse anticipadamente para garantizar los tiempos de suministro del material rodante y las repotenciones y actualizaciones tecnológicas que deriven en la continuidad del servicio. También se acompañará y evaluará la competencia del personal para migrar al sistema de gestión integral de la calidad.

- I. Sistema contable: Deberá prepararse al personal para el manejo de activos considerando las herramientas de depreciación recomendable por el Asistente y acorde con la legislación en materia tributaria en el Ecuador. Para ello deberá efectuar un desglose del material rodante, la vía férrea, los edificios, las subestaciones de tracción, la catenaria y los equipos mayores de acuerdo con la normativa vigente.
- II. Financiero: Proporcionará herramientas de inversión y reservas presupuestales para el gasto acompañando las provisiones del recaudo en el ejercicio operacional. Generará estrategias de manejo de recaudo considerando el estado del arte en materia bancaria y tecnológica, analizando el perfil económico y social del usuario tipo Metro.

También entregará un plan como herramienta para combatir la obsolescencia tecnológica (Plan estratégico de tecnología operacional). Este plan debe contener las necesidades anuales de actualización tecnológica, reposiciones de grandes equipos, mantenimientos mayores a grandes sistemas, reinversiones en material rodante y sistemas en los que se prevea obsolescencia o intervenciones mayores a partir del año 10 de finalizado el proyecto de obra. Deberá ser coordinado con las Gerencias Financiera y de Operaciones. Cada año debe actualizarse considerando valores iniciales en dólares americanos con su respectiva inflación anual. Deberá acordarse con la Gerencia financiera si se utilizarán valores constantes o valores corrientes para la actualización anual de dicho plan.

- III. Gestión comercial: Asesorará al personal designado en la EPMMQ para asumir labores relacionadas con los suministros especializados, generando competencias en compras internacionales de materiales y repuestos para material rodante y demás subsistemas. Proporcionará una base de proveedores internacionales según benchmarking que realice el asistente considerando los diferentes equipos y sistemas que se instalaron en el Metro de Quito. Aportará sus conocimientos también durante la implementación de la Gestión integral de la calidad en el módulo de proveedores y suministros.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|



- Sistema desarrollador de un eje estructurante de ciudad con riesgos y ventajas propias de este tipo de sistemas
- I. Plan de emergencias y control del riesgo: se acompañará a la EPMMQ en la conformación y/o actualización de un plan de emergencias tipo Metro (incluyendo la creación de una brigada de emergencia) que contemple a su vez el análisis de riesgos de los procesos operativos, de mantenimiento, financieros, físicos, patrimoniales, de imagen, afectaciones a terceros, sus controles para mitigarlos, los riesgos residuales, las matrices de evaluación. Deberá formarse al personal destinado para atender el área de riesgos y deberá liderar la implementación de los simulacros necesarios acordando una frecuencia con los organismos de atención de desastres de la ciudad de Quito.

En el último año deberá entregar las decisiones a la EPM y evaluará el desempeño del personal en los simulacros y eventos en los que se requiera la intervención de los brigadistas. También acompañará en las reuniones que se programen para discutir alcances de las interfaces entre organismos incluido el Metro. Propondrá la adquisición de herramientas y equipos de última tecnología para atender emergencias en la operación y evaluará la competencia del personal consignando los resultados en informes mensuales. Acompañará al área de comunicaciones en la difusión de los planes de atención de emergencias y en la creación de mensajes de formación a los usuarios frente a las emergencias.

- II. Un Metro en el entorno: El Distrito Metropolitano se afectará positivamente al entrar en servicio comercial el sistema. El asistente internacional acompañará a la EPMMQ en las conversaciones que se requieran para evitar vandalismos y acciones negativas derivadas del proyecto de obra. Su actuación deberá ser proactiva y proporcionará propuestas derivadas de dichas reuniones para evitar riesgos inminentes en la imagen de la empresa. También deberá revisar el plan de operación degradada ante fallas técnicas u operativas por acciones directas o indirectas, por acciones vandálicas o intromisiones no autorizadas en la vía férrea. Deberá planear y ejecutar simulacros por lo menos cada seis meses para el manejo de condiciones degradadas del servicio. Informes mensuales sobre el riesgo deberán contemplar las acciones desarrolladas en este numeral.

- Un nuevo modelo de negocio denominado Metro y sus negocios conexos

El asistente evaluará las oportunidades de transformación en los entornos de las estaciones, talleres y cocheras para realizar recomendaciones para la implementación de modelos de negocio no tarifaria enfocado en servicios, publicidad y alquiler de espacios, etc. Acompañará al personal encargado del modelo de negocio no tarifario de la EPMMQ para desarrollar sus estrategias de explotación y de nuevas alternativas de generación de ingresos no tarifarios.



| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- Nuevos comportamientos del ciudadano ante un nuevo modo de transporte

El asistente generará estrategias de formación de usuarios con los posibles costos, indicando metas y ventajas. Generará estrategias de comunicación, divulgación y participación de los usuarios y potenciales usuarios en la construcción de los planes operativos, en especial de las nuevas rutas que la EPMMQ promueva para integrar zonas poblacionales al sistema Metro. Formará al personal Metro destinado a las labores comunicacionales y sociales para difundir los principios fundamentales de una nueva cultura ciudadana alrededor del Metro en donde primen el respeto, el buen comportamiento, la disciplina y el orden, el aseo y la introyección de valores cívicos en el sistema, fuera de él y en su entorno familiar. En el caso en que se produzcan alianzas con la Alcaldía para asumir este reto, acompañará a la EPMMQ en todas las decisiones y reuniones pertinentes. Deberá presentar un plan de trabajo para aprobación. Divulgará los principios fundamentales de la nueva cultura al contratista que asuma la vigilancia del sistema Metro con el fin de que ejerza control sobre las desviaciones a dichos principios.

- Reordenamientos en el funcionamiento de los demás modos de transporte del Distrito Metropolitano, para garantizar efectividad y armonía en el nuevo conjunto de sistemas de transporte

El asesor deberá estudiar con detenimiento la documentación que se ha generado en la EPMMQ con el fin de determinar el estado de las propuestas frente al dinamismo actual del sistema de transporte en la ciudad de Quito. Deberá investigar sobre los planes de reordenamiento de transportes que tiene la ciudad y analizar si son acordes con las demandas proyectadas. Hará las recomendaciones en materia de ajustes y proporcionará a la EPMMQ herramientas para solicitar modificaciones ante la secretaría de movilidad y otros entes relacionados con el asunto. Realizará seguimiento mensual al avance en materia de gestión como también de resultados. Sugerirá el escalamiento de sistemas limpios como la bicicleta y/o patinetas eléctricas en zonas que se impacten con el paso del sistema Metro y tengan un potencial académico, comercial e industrial. Propondrá zonas camineras de última milla con las respectivas medidas de seguridad al igual que propondrá programas de masificación de servicios en el medio de pago que implemente la EPMMQ, considerando la caracterización económica y social del usuario Metro. Deberá presentar un plan de trabajo y su respectivo seguimiento al comportamiento de las acciones implementadas en informes mensuales.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Revisión y ajuste integral de la documentación técnica, financiera y legal del proyecto, para el proceso de contratación de Asistencia Técnica Especializada Internacional para el acompañamiento en la operación y el mantenimiento de la PLMQ.
- b) La coordinación interna (MDMQ) y generación de la documentación técnica para respaldar los procesos de contratación de los seguros de los bienes, equipamientos y sistemas, los procesos de implementación de los servicios de transporte público de superficie asociados, las adecuaciones e implementaciones de infraestructura de seguridad en el área periférica de las paradas Metro en superficie.
- c) Apoyo técnico por parte de expertos para la generación de la documentación técnica y financiera para respaldar los procesos de contratación de los servicios conexos esenciales (mantenimiento de infraestructura, equipos y material rodante, sistema de recaudo, red de emergencia, telecomunicaciones, sistema de control electromecánico, seguridad, limpieza).
- d) Coordinar con Quito Honesto la entrega del procedimiento administrativo para el monitoreo y control de las fases precontractual, contractual y de ejecución de las actividades para la operación y mantenimiento del Metro de Quito.
- e) Establecer con Quito Honesto la forma en la que se estructurará la agenda pública para la operación y mantenimiento del Metro de Quito.

1.4. Reuniones de Seguimiento Metro de Quito – OMF:

El 11 de marzo de 2021 se desarrolló la reunión quincenal entre el Metro de Quito y los representantes de los Organismos Multilaterales de Financiamiento (Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial, Banco de Desarrollo de América Latina y Banco Europeo de Desarrollo). En la reunión participaron delegados del Ministerio de Economía y Finanzas, Secretaría de Movilidad y la Empresa Pública de Pasajeros.



En el orden del día de la reunión, se trataron los siguientes temas:

Plan de implementación del Sistema Integrado de Recaudo en Metro.

Se expuso los avances del proyecto conjunto que se está desarrollando con la Empresa Pública de Pasajeros para la incorporación del Sistema Integrado de Recaudo – SIR (EPMMQ – EPMTQP); dentro de las actividades reportadas en este avance se encuentran:

- a) Elaboración del cronograma del SIR en conjunto entre EPMMQ y EPMTQP.
- b) Revisión de funcionalidades de la tarjeta.
- c) Elaboración de Requerimientos funcionales en conjunto.
- d) Estudio de mercado conjunto (09 MARZO) a 55 empresas.

-69-

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- e) Firma Resolución de inicio del proceso de consultoría Recaudo (RE-GG-EPMMQ-CP2021-005).
- f) Publicación consultoría Recaudo.

En la reunión intervino el Ing. Fernando Narváez como representante de la Secretaría de Movilidad de Quito, quien informó que las acciones se están realizando en conjunto con todos los involucrados en el proceso de Recaudo.

Estado temas Ambientales y Sociales – Caso Solanda.

Se realizó la exposición del estudio para establecer la cuantía de daños en las viviendas afectadas del barrio Solanda, donde se detalló cuantas viviendas fueron evaluadas y los pasos a seguir en el marco del posible reclamo que tendría en el caso de la activación de las pólizas de seguro.

Adicionalmente, se informó que tras la conformación de la Comisión Interinstitucional Solanda dispuesta por señor Alcalde como presidente del Directorio de la EPMMQ, se desarrolló el 05 de marzo la primera sesión con los delegados de las Secretarías de Seguridad, Hábitat, Inclusión Social y el Ing. Hugo Yépez, asesor de la alcaldía. En este encuentro se trazó la primera hoja de ruta con las actividades a ejecutarse por cada institución.



Asistencia Técnica de los OM, actividades por fuente y entidad

Para el efecto, Metro de Quito presentó un resumen de los principales requerimientos de profesionales que se tiene en la Gerencia de Operaciones, Infraestructura, Equipos, Ambiental y Social y Tecnologías, que podrían ser financiados con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo a través de un crédito No Reembolsable y el Banco Mundial a través de los recursos del Componente V del Crédito suscrito para la obra del Metro de Quito.

Tras la exposición, los representantes de la Banca solicitaron a Metro que se remita un consolidado donde se detallen los profesionales requeridos, acompañado de TDRs y perfiles propuestos, detallando la respectiva fuente de financiamiento.

El 25 de marzo de 2021 se desarrolló la reunión quincenal entre la EPMMQ y los representantes de los Organismos Multilaterales de Financiamiento (Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial, Banco de Desarrollo de América Latina y Banco Europeo de Desarrollo). En la reunión participaron delegados del Ministerio de Economía y Finanzas, Secretaría de Movilidad y la Empresa Pública de Pasajeros. En el orden del día de la reunión, se trataron los siguientes temas:

1. Recomendaciones de los OMF al Modelo de Operación del Metro de Quito.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Una vez que fuera aprobado el modelo para la operación, mantenimiento y en general la explotación de la infraestructura, el material rodante y el equipamiento e instalaciones del Subsistemas de Transporte Público Metro, se solicitó a la Banca Multilateral se emitieran recomendaciones a este respecto.

Con fecha 18 de marzo la Banca Multilateral emitió un comunicado señalando cuales serían las principales recomendaciones, mismas que se detallan a continuación:

Recomendación No 1: Asistencia técnica especializada

La empresa que preste la asistencia técnica debe contar con un reconocido prestigio y experiencia a nivel internacional. Esta empresa deberá acompañar a la EPMMQ durante los primeros años de puesta en servicio y hacer una transferencia de conocimiento paulatina.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Se prevé que el período de la Asistencia Técnica Especializada: 6 meses de preoperación y 3 años de operación comercial.
- Estudios previos: Levantar la suspensión de la Consultoría Asesoría para la Selección del Operador de la Primera Línea del Metro de Quito (IKONS).
- Proceso de Contratación: deberá ser aprobado por el Directorio de EPMMQ por el monto.

Recomendación No. 2: Estructura organizacional



La EPMMQ debe revisar su estructura organizacional actual considerando las nuevas actividades que se realizaran en la etapa operativa. Además, deberá realizar el dimensionamiento mediante un análisis técnico que considere principios de sostenibilidad financiera.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Consultoría Estructuración técnica de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito: Se han recibido 4 ofertas (22/MAR/2021).
- Desarrollo del Plan Estratégico: se encuentra en revisión de la Secretaría de Planificación del Municipio. Posteriormente, deberá a ser aprobado por el Directorio de la EPMMQ.

Recomendación No. 3: Personal y mano de obra

La empresa debe diseñar y ejecutar procesos eficientes de capacitación y contratación de personal operativo, considerando alternativas contractuales que permitan contar con personal idóneo que permita reducir los tiempos de capacitación a los operadores.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Incorporación de personal a Metro: se seguirá el siguiente proceso: Cuantificación de personal, definición de perfiles, inclusión en el manual de puestos, informe de justificación, proyección de costos, certificación de recursos económicos, proceso de selección.
- Capacitación y certificación habilitante para la conducción del tren modelo MQ-117 en el depósito y vías principales para la fase previa a la operación a funcionarios de la PLMQ: Se remitirán los TDRs el 31/MAR/2021 para la No Objeción.

Recomendación No. 4: Contratos de servicios especializados para la operación y el mantenimiento

Los estándares de servicio y especificaciones técnicas que regirán los diferentes contratos ligados a actividades asociadas de la operación deben definirse de acuerdo con buenas prácticas internacionales. Para lo cual es recomendable reforzar los equipos jurídicos y técnicos.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

Se está trabajando sobre la externalización de los siguientes procesos:



- Mantenimiento preventivo y correctivo de la Super Infraestructura de vía, Pozos, Estaciones, Túneles.
- Mantenimiento de Material Rodante.
- Mantenimiento de Sistemas de Energía.
- Mantenimiento de Sistemas de Comunicaciones.
- Mantenimiento de Señalización.
- Mantenimiento de Sistemas Mecánicos

Recomendación No. 5: Mecanismos de adquisición y contratación

Evaluar los marcos de adquisiciones y contrataciones dispuestos en la normativa local y, de ser factible, analizar la posibilidad de aplicar mecanismos de contratación específicos, previstos en la ley. Adicionalmente, es importante iniciar procesos de certificación bajo la norma ISO37001.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Análisis de los mecanismos de contratación.
- Solicitud al SERCOP del Giro específico del negocio, como herramienta adicional.
- Definición de cronograma para la implementación de la ISO 37001

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Recomendación No. 6: Sistema de recaudo

Es necesario que la EPMMQ y la Secretaría de Movilidad resuelvan las actividades pendientes de integración del sistema de recaudo con otros modos de transporte de la ciudad. Así como definir los medios de pago disponibles y como funcionará la incorporación al Metro de Quito.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Mecanismo de cobro: Definido por la Secretaría de Movilidad mediante Oficio Nro. SM-2021-0665.
- Se continúa trabajando en el proyecto conjunto con la Empresa Pública de Pasajeros, enmarcados en mecanismo de pago
- Se está desarrollando el estudio de mercado conjunto.

En la reunión intervino el Ing. Fernando Narváez como representante de la Secretaria de Movilidad de Quito, quien informó que las acciones se están realizando en conjunto con todos los involucrados en el proceso de Recaudo.

2. Revisión Estado de Saldos de productos de optimizaciones en el proyecto y su uso

El representante de GMQ expuso los rubros del Balance Presupuestario con corte al mes de enero 2021, donde se detallaron los incrementos y decrementos y el balance presupuestario neto; los costos adicionales pendientes de ejecutar de la obra civil e instalaciones; y presentó un comparativo sobre el Costo/Kilometro de varios sistemas Metro de la región.

Acciones inmediatas requeridas:

- Levantar la suspensión de la Consultoría Asesoría para la Selección del Operador de la Primera Línea del Metro de Quito (IKONS).
- Evaluar las ofertas recibidas para la Consultoría Estructuración técnica de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito.
- Remitir al Banco Mundial hasta el 31 de marzo de 2021, los TDR para la No Objeción de la Consultoría de “Capacitación y certificación habilitante para la conducción del tren modelo MQ-117 en el depósito y vías principales para la fase previa a la operación a funcionarios de la PLMQ”.
- Definir de cronograma para la implementación de la ISO 37001.

2. INFRAESTRUCTURA

2.1. Finalización de la obra civil



En lo que respecta a la obra civil, existen varios ítems que se encuentran pendientes de culminación, entre los principales: la losa de cierre del Fondo de Saco El Labrador, la reurbanización del Parque Tortuga en la estación de Jipijapa, el Acceso 1 de la Estación Universidad Central, Iluminación LED en bocas de acceso, finalización de las bocas de acceso, instalación de los equipos de recaudo (barreras de acceso), entre otros, lo que conlleva que la fecha de finalización de la obra, conforme los informes presentados por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa, el Gerenciamiento del Proyecto y la fiscalización de la obra, sea octubre del 2021 con un incremento en los costos del proyecto de aproximadamente 27.6 millones, mismos que a la presente fecha ya se encuentran financiados por parte de la municipalidad.

La Fiscalización validó la Tabla de rubros únicos, cantidades y precios (TRUCP) y la Gerencia Técnica del Proyecto (GMQ) aprobó la misma, lo cual es indispensable para instrumentalizar la respectiva acta de variación.

Así mismo, la Línea Base 6 fue aprobada por parte de Gerenciamiento de Proyecto (GMQ), en esta se estableció como fecha de finalización de la obra el 18 de octubre del 2021.

Con la suscripción del Acta de Variaciones, Ajustes, Decisiones y Acuerdos al 31 de marzo de 2021, se da inicio del proceso de recepción establecido en la cláusula 10 del contrato, para lo cual se suscribirán los certificados de recepción de obra de aquellas Partes de Obra de trabajos de ingeniería civil que se encuentran finalizadas y son susceptibles de recepción al amparo de las Condiciones Generales del Contrato y en las fechas que se muestran a continuación:

| CALENDARIO INSPECCIONES PREVIO A RECEPCIÓN | |
|---|---------------------------------|
| PARTE DE OBRA | Fecha recepción prevista |
| ESTACIONES | |
| Iñaquito | 20/4/2021 |
| Jipijapa | |
| San Francisco + Int 24 Mayo + Santa Clara | 10/5/2021 |
| Magdalena | 10/5/2021 |
| Cardenal | |

|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito | |  |
|---|---|-----------|---|
| | Solanda | | |
| | Recreo | | |
| | Morán Valverde | | |
| | Quitumbe | | |
| | Labrador | 30/5/2021 | |
| | Ejido | | |
| | Alameda | | |
| | Carolina | | |
| | Pradera | | |
| | Universidad Central | | |
| TALLERES Y COCHERAS | | | |
| | Talleres y Cocheras | 15/6/2021 | |
| | Pozos | | |

Será requisito necesario para la firma de los certificados de recepción de obra, la entrega previa por parte de CL1 de la documentación técnica respectiva de la parte que se recibe, debidamente avalados y aprobados por la Fiscalización y el Gerenciamiento del Proyecto.



Finalmente, en lo que a la recepción de partes de obra se refiere, CL1 observará y mantendrá vigente todos los seguros que correspondan hasta la emisión del Certificado de Cumplimiento, observando cada una de las condiciones de vigencia, cobertura y aplicación de éstos, que se encuentran consignados a lo largo del Contrato.

Al 28 de febrero de 2021, la obra reporta un avance del 97,66%.

Hasta el 18 de octubre de 2021, con el programa de la Línea Base 6, se ejecutarán los siguientes trabajos:

- Señalética y mobiliario de las 15 estaciones.
- Reurbanización del parque Tortuga junto a la estación de Jipijapa.
- Acceso 1 de la estación de Universidad Central.
- Equipamiento de ventilación y cuartos de transformación del viaducto 24 de mayo.
- Equipamiento complementario de pozos de bombeo: trampillas de acceso a bombas, rejillas decantadoras y polipastos.
- Iluminación interior de taquillas.
- Reurbanización del Fondo de Saco de El Labrador.
- Distribución de energía (cableado) de alimentación de pozos de bombeo.

- Marquesinas en la estación de Quitumbe (en dársenas nuevas).
- Iluminación LED en bocas de acceso.
- Vigas carrileras para circulación de puentes grúa en Talleres y Cocheras.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- Mobiliario de taquillas.
- Señales adicionales para incorporar en el Sistema de Control de Estaciones y en el Puesto de Control Central: compuertas anti - tormenta de Morán Valverde y San Francisco, Iluminación de accesos y salidas de emergencia y bombas fecales de estaciones.
- Suministro y Montaje de Equipos de Control de Peaje por Pantallas.

Con la Suscripción del Acta de variaciones, ajustes, decisiones y Acuerdos, donde se han plasmado acuerdos para mitigar los posibles riesgos de ejecución y costos del Proyecto, como son el tema del mantenimiento, seguridad, custodia y el aseguramiento de los bienes hasta el 18 de octubre de 2021.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Efectuar la recepción de partes de obra de acuerdo al cronograma previsto en el programa LB6.

2.2. Multas por incumplimientos

Antecedentes contractuales



La subcláusula 8.13 de las Condiciones Generales del Contrato, completada con el Apéndice a las Condiciones Especiales, establece lo siguiente respecto a multas:

8.13 Multas por incumplimientos

En caso de que: (1) la Gerencia del Proyecto o el Ingeniero determinen que existe un incumplimiento por parte del Contratista que genere una No Conformidad Mayor, o (2) el Contratista no cumpla con un hito en el plazo estipulado para dicho hito en el Programa, el Ingeniero, directamente o a petición de la Gerencia del Proyecto, impondrá una sanción pecuniaria o multa, que la retendrá de cualquier pago que deba realizar al Contratista, en los términos que se establecen a continuación:

- (a) ***Fórmula para el Cálculo de la multa por Incumplimiento que genera una No Conformidad Mayor:*** Por cada evento de incumplimiento el Contratista estará obligado a pagar al Contratante la cantidad equivalente al 0,002% del monto total del contrato, por cada Día hasta que se remedie dicho incumplimiento. Se considera una No Conformidad Mayor, cualquier incumplimiento de una obligación del Contratista, bajo este Contrato, incluyendo, sin limitación, los siguientes hechos:

1. *No disponer del personal técnico de acuerdo con los compromisos contractuales;*

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

2. *No contar con el equipo mínimo en el sitio de las obras, conforme a lo estipulado contractualmente;*
3. *No acatar las disposiciones escritas del Ingeniero y/o de la Gerencia del Proyecto en un término de 72 horas, sin que medie justificación escrita para no hacerlo;*
4. *No cumplir las normas vigentes y aplicables de seguridad, salud y ambiente;*
5. *No cumplir con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental, las condiciones establecidas en la Licencia Ambiental o poner en riesgo la vigencia de la misma; y,*
6. *No cumplir o no ejecutar las acciones preventivas y de mejora ambiental, social y de seguridad establecidas por el área de gestión ambiental de la Fiscalización y de la Gerencia de Proyecto.*

(b) **Límite de las multas:** *Queda entendido que la suma de las multas, por cualquier concepto, no excederán en conjunto del diez por ciento (10%) del Precio del Contrato, dentro de los límites que se especifican en la tabla a continuación:*

Tabla de Resumen de Multas



| Concepto | Multa / día (%) | Límite Máximo |
|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| No Conformidad mayor (subcláusula 8.3) | 0,002% del monto total del Contrato | 10% del monto total del Contrato |
| Demora de las obras | 0,05% del monto total del Contrato | |

Es decir, que las multas al Contratista pueden deberse por no cumplir con un hito en el plazo estipulado en el Programa de Obras, o por una No Conformidad Mayor.

Por su parte, la subcláusula 8.7 establece lo siguiente:

8.7 Indemnización por Demora

Si el Contratista no cumple con lo dispuesto en la Subcláusula 8.2 [Plazo de Terminación], el Contratista deberá indemnizar al Contratante por dicho incumplimiento, con arreglo a la Subcláusula 2.5 [Reclamaciones del Contratante]. La indemnización por demora corresponderá al monto que se señale en los Datos Contractuales, que se pagará por cada día que transcurra entre la fecha de vencimiento del Plazo de Terminación pertinente y la fecha que se señale en el Certificado de Recepción de Obra. Sin embargo, el importe total adeudado con arreglo a esta Subcláusula no superará el monto máximo estipulado en los Datos Contractuales para indemnización por demora (si lo hubiere).

| | | |
|---|---|---|
|  Metro | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  QUITO <i>grande obra</i> |
|---|---|---|

Esta indemnización por demora será la única indemnización que deberá pagar el Contratista por dicho incumplimiento, salvo en el caso de terminación del Contrato en virtud de la Subcláusula 15.2 [Terminación por parte del Contratante], antes de la terminación de las Obras. Las indemnizaciones mencionadas no eximirán al Contratista de su obligación de terminar las Obras ni de otros deberes, obligaciones o responsabilidades que tenga en virtud del Contrato.

Por su parte, las Condiciones Especiales del Contrato, parte A Datos del Contrato, establece las indemnizaciones por no cumplimiento de la Fecha de Terminación, para cada una de las Secciones en las que se divide las Obras:

| Nombre/Descripción de la Sección (Subcláusula 1.1.5.6) | Plazo de terminación (Subcláusula 1.1.3.3) | Indemnización por demora (Subcláusula 8.7) |
|---|---|---|
| COCHERA Y TALLERES | 18 meses | 0,05% del Precio de Talleres y Cocheras por día. |
| RESTO DE LA OBRA | 42 meses ¹ | 0,05% del Precio del Contrato por día. |

¹ Plazo establecido en el Boletín de Enmiendas No. 9.

En resumen, que las multas por incumplimiento al Contratista pueden imponerse por alguno de estos 2 motivos:

- Por incumplimiento del plazo de terminación de una Sección.
- Por incumplimiento debido a una No Conformidad Mayor.

Estado actual:

Hasta la presente fecha, se ha descontado a CLI por concepto de multas un total de USD 461.409,75, referidas a No Conformidades Mayores, que fueron aplicadas en el Certificado de Pago Provisional (CPP) No. 19, correspondiente al mes de enero de 2018.

Se encuentra pendiente de imponer un importe adicional por concepto de multas de USD 153.803,25, dispuesta por la Fiscalización con oficio No. MAC-FRS-EPMMQ-457-18 de 16 de marzo de 2018, por No Conformidades mayores, que será revisado para su trámite correspondiente una vez que se suscriba el Acta de Variaciones, Ajustes, Decisiones y Acuerdos.

De acuerdo con los informes de la Gerencia Técnica del Proyecto (GMQ), el Contratista NO ha incurrido en incumplimientos respecto al plazo de la obra, debido a las reprogramaciones no imputables al contratista, dado que el plazo de terminación vigente



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0304-O

Quito, D.M., 12 de marzo de 2021

Asunto: Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021.

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En atención a lo dispuesto en la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021, en la que se resolvió: “(...) c. Disponer al (...), Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo”; me permito remitir a usted, adjunto al presente, el informe quincenal para su conocimiento y tratamiento en el Concejo.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

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

Anexos:

- Informe de Puntos Críticos - 12032021.pdf
- ANEXO I Informes 12032021.pdf
- ANEXO II resolucion_n._depmmq-005-2021-1.pdf





Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0304-O

Quito, D.M., 12 de marzo de 2021

| Acción | Siglas Responsable | Siglas Unidad | Fecha | Sumilla |
|--|--------------------|---------------|------------|---------|
| Elaborado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO | AF | EPMMQ-GG | 2021-03-12 | |
| Elaborado por: MARIA ELENA CANO RESTREPO | mc | EPMMQ-CI | 2021-03-11 | |
| Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO | AF | EPMMQ-GG | 2021-03-12 | |



| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

INFORME SITUACIONAL

I. ANTECEDENTES:

- El proyecto de la Primera Línea de Metro de Quito (PMLQ), constituye un proyecto de interés y prioridad metropolitana y nacional, por el aporte al mejoramiento del servicio de transporte público, al desarrollo de la economía urbana y al cuidado del medio ambiente, que conllevará a una mejora sustantiva a calidad de vida de los quiteños.
- El subsistema Metro de Quito, funcionará de forma articulada y eficiente con el sistema de transporte del DMQ para asegurar el derecho de los ciudadanos el acceso a una transportación, confiable, equitativa, segura y ambientalmente amigable; que aporte a la productividad, el progreso socioeconómico, y al mejoramiento del nivel de vida de los quiteños.
- De conformidad con la Ordenanza de creación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, esta tiene como misión fundamental el desarrollar, implementar, administrar y operar el subsistema de Transporte Metro de Quito, en el marco de las políticas y normativa legal vigente y aplicable.
- Siendo que la fase constructiva del Proyecto Primera Línea Metro de Quito Fase 2, está próxima a concluir e iniciar su fase de preoperación y operación comercial, le corresponde a la EPMTQP aunar todos sus esfuerzos para concretar la puesta en servicio y cumplir con el objeto para el cual fue creada.
- Mediante Resolución No. C 001 – 2021 emitida el 05 de enero de 2021, se dispone a la Empresa Publica Metropolitana Metro de Quito: “(...) c. (...) que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo”.
- En este sentido, en el presente informe se detallan las decisiones adoptadas durante la última quincena en el seno del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y las gestiones llevadas adelante desde la Gerencia Gerencial, Gerencias y Direcciones que la conforman.



II. DESARROLLO

Los principales hitos del proyecto que están vinculados directamente con la operación de la primera línea del Metro de Quito se encuentran agrupados en 5 secciones: operación, infraestructura, administrativo financiero, jurídico y los nudos críticos de impacto social y ambiental.

1. OPERACIÓN

1.1. Sistema Integrado de Recaudo

Al amparo de la autorización emitida por la Secretaría de Movilidad en el mes de mayo de 2020, la Empresa Metro de Quito finalizó la etapa de factibilidad individual, en la cual se recomienda

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

proponer a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, previo al análisis de factibilidad conjunto, la ejecución de un proceso unificado para la implementación del sistema integrado de recaudo para el transporte público de la ciudad, administrado y operado en este caso por las Empresas Públicas, a través de la suscripción de un convenio de asociatividad temporal entre las dos Empresas, aplicando lo dispuesto en los artículos 463 y siguientes de la Resolución No. RE-SERCOP-2016-0000072 de 31 de agosto de 2016, con la finalidad de:

- Mejorar la experiencia de viaje del usuario, así como la accesibilidad a los Subsistemas de Transporte a través de mecanismos de control de acceso y recaudo homologados que, además, reduzcan las dificultades y optimicen los tiempos de las interconexiones en los viajes multimodales.
- Optimización de los costos individuales de cada equipamiento debido al principio de economía de escala, así como de infraestructura tecnológica debido a la compartición de funcionalidades, software y hardware similares, como por ejemplo Data Center TIER III, software de recaudo, entre otros.
- Contar con sistemas integrados de recaudo que tengan requerimientos funcionales, niveles de servicio y características técnicas similares, homogéneas e integrables, que reduzcan el riesgo de interoperación entre ambas.

En este contexto, mediante Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0194-O del 23 de febrero de 2021 se remitió a la Secretaría de Movilidad el reporte con toda la información de sustento, con la finalidad de solicitar el pronunciamiento correspondiente, al amparo de lo establecido en el segundo inciso del artículo 2 de la Resolución No. SM-2020-067, emitida por dicha Entidad. A la par, se ha desarrollado sendas mesas de trabajo entre la EPMMQ y la EPMTQP en la cual se han homologado la documentación base para la estimación inicial de costos (requerimientos funcionales y niveles de servicio) recomendada en el informe de factibilidad anteriormente descrito.

En concordancia a lo anteriormente indicado, con fecha 08 de marzo de 2021, se inició el proceso de estudio de mercado preliminar conjunto entre la EPMMQ y la EPMTQP, con la finalidad de realizar la valoración económica de las ventajas de ejecutar el proceso de la compra corporativa, posterior a lo cual se procederá con el análisis de conveniencia que motive la suscripción del convenio de asociatividad. Cabe recalcar que, para garantizar el principio de publicidad, toda esta información se encuentra publicada en la página Web de la institución: <https://www.metrodequito.gob.ec/el-metro-esta-pasando/sistema-integrado-de-recaudo/>



Acciones inmediatas requeridas:

- a) Respuesta del requerimiento realizado a la Secretaría de Movilidad por parte de EPMMQ y EPMTQP sobre la especificación del medio de pago a utilizarse.
- b) Respuesta del pronunciamiento sobre el informe de factibilidad del Sistema Integrado de Recaudo a la Secretaría de Movilidad (Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0194-O del 23 de febrero de 2021).
- c) Resultados del estudio de mercado.

1.2. Preoperación y Operación

Para la definición del modelo de operación de la Primera Línea del Metro de Quito, la EPMMQ analizó las opciones de contratación previstas en el marco legal vigente, que permitan disponer del servicio de transporte público a la ciudadanía con los más altos niveles de calidad.

El análisis y la documentación generada fue compartida de forma sistemática con las diversas entidades y actores relacionados con el proyecto, desde el mes de enero de 2021, esto es: Concejo Metropolitano, Directorio de la EPMMQ, Ministerio de Finanzas, Banca Multilateral, Quito Honesto, Administración General del DMQ, Procuraduría Metropolitana, Secretarías de Movilidad y Planificación.

De forma preliminar a la toma de decisión, en coordinación con la Banca Multilateral, el equipo técnico de la EPMMQ mantuvo reuniones de trabajo con representantes del Metro de Panamá S.A., el 25 de febrero de 2021, y, con representantes de Subterráneos de Buenos Aires S.E. el 01 de marzo de 2021; se llevaron adelante además mesas de trabajo con los miembros del Directorio de la EPMMQ el 24 de febrero de 2021 y 26 de febrero de 2021; finalmente, el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) en sesión ordinaria efectuada el 02 de marzo de 2021 (Resolución No. DEPMMQ-005-2021), por unanimidad resolvió disponer a la Gerencia General de la EPMMQ que, para la operación, mantenimiento y en general, la explotación de la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, emplee la figura de gestión directa por contrato prevista en el artículo IV.2.20 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, que señala:

“1. Cuando la empresa pública metropolitana a cargo del servicio de transporte público de pasajeros no cuente con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, podrá emplear la modalidad de gestión por contrato, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública.

2. En caso de que la empresa pública metropolitana emplee la modalidad de gestión por contrato, la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en ella, por lo que, sin perjuicio de los efectos contractuales, las acciones u omisiones de los contratistas respecto del Administrador o Administradora del Sistema y de los usuarios son de su exclusiva responsabilidad.”



Considerando para el efecto, **la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia**, así como también la contratación para la provisión de bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento del referido subsistema de transporte, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública, en concordancia con el artículo I.2.155 del Código antes referido.

La decisión adoptada por parte del Directorio de la EPMMQ fue puesta en conocimiento de los Organismos Multilaterales de Financiamiento mediante oficios de 03 y 05 de marzo de 2021. Adicionalmente, se llevó a cabo una reunión de trabajo el 09 de marzo de 2021 con Quito Honesto para definir los mecanismos de publicidad y transparencia que se deberán ejecutar durante la contratación de los bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento de la primera línea del Metro de Quito.

En virtud de lo expuesto, la EPMMQ ha instrumentado un detalle claro de todas las actividades que se requieren desarrollar para concretar la implementación del servicio metro. (Anexo 1).

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Revisión y ajuste integral de la documentación técnica, financiera y legal del proyecto, para el proceso de contratación de Asistencia Técnica Especializada Internacional para el acompañamiento en la operación y el mantenimiento de la PLMQ.
- b) La coordinación interna (MDMQ) y generación de la documentación técnica para respaldar los procesos de contratación de los seguros de los bienes, equipamientos y sistemas, los procesos de implementación de los servicios de transporte público de superficie asociados, las adecuaciones e implementaciones de infraestructura de seguridad en el área periférica de las paradas Metro en superficie.
- c) Apoyo técnico por parte de expertos para la generación de la documentación técnica y financiera para respaldar los procesos de contratación de los servicios conexos esenciales (mantenimiento de infraestructura, equipos y material rodante, sistema de recaudo, red de emergencia, telecomunicaciones, sistema de control electromecánico, seguridad, limpieza).

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

1.3. Reuniones de Seguimiento Metro de Quito – OMF:

El 11 de marzo de 2021 se desarrolló la reunión quincenal entre el Metro de Quito y los representantes de los Organismos Multilaterales de Financiamiento (Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial, Banco de Desarrollo de América Latina y Banco Europeo de Desarrollo). En la reunión participaron delegados del Ministerio de Economía y Finanzas, Secretaría de Movilidad y la Empresa Pública de Pasajeros.

En el orden del día de la reunión, se trataron los siguientes temas:

Plan de implementación del Sistema Integrado de Recaudo en Metro.

Se expuso los avances del proyecto conjunto que se está desarrollando con la Empresa Pública de Pasajeros para la incorporación del Sistema Integrado de Recaudo – SIR (EPMMQ – EPMTPO); dentro de las actividades reportadas en este avance se encuentran:

- a) Elaboración del cronograma del SIR en conjunto entre EPMMQ y EPMTPO.
- b) Revisión de funcionalidades de la tarjeta.
- c) Elaboración de Requerimientos funcionales en conjunto.
- d) Estudio de mercado conjunto (09 MARZO) a 55 empresas.
- e) Firma Resolución de inicio del proceso de consultoría Recaudo (RE-GG-EPMMQ-CP-2021-005).
- f) Publicación consultoría Recaudo.

En la reunión intervino el Ing. Fernando Narváez como representante de la Secretaría de Movilidad de Quito, quien informó que las acciones se están realizando en conjunto con todos los involucrados en el proceso de Recaudo.



Estado temas Ambientales y Sociales – Caso Solanda.

Se realizó la exposición del estudio para establecer la cuantía de daños en las viviendas afectadas del barrio Solanda, donde se detalló cuantas viviendas fueron evaluadas y los pasos a seguir en el marco del posible reclamo que tendría en el caso de la activación de las pólizas de seguro.

Adicionalmente, se informó que tras la conformación de la Comisión Interinstitucional Solanda dispuesta por señor Alcalde como presidente del Directorio de la EPMMQ, se desarrolló el 05 de marzo la primera sesión con los delegados de las Secretarías de Seguridad, Hábitat, Inclusión Social y el Ing. Hugo Yépez, asesor de la alcaldía. En este encuentro se trazó la primera hoja de ruta con las actividades a ejecutarse por cada institución.

Asistencia Técnica de los OM, actividades por fuente y entidad

Para el efecto, Metro de Quito presentó un resumen de los principales requerimientos de profesionales que se tiene en la Gerencia de Operaciones, Infraestructura, Equipos, Ambiental y

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

Social y Tecnologías, que podrían ser financiados con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo a través de un crédito No Reembolsable y el Banco Mundial a través de los recursos del Componente V del Crédito suscrito para la obra del Metro de Quito.

Tras la exposición, los representantes de la Banca solicitaron a Metro que se remita un consolidado donde se detallen los profesionales requeridos, acompañado de TDRs y perfiles propuestos, detallando la respectiva fuente de financiamiento.

2. INFRAESTRUCTURA

2.1. Finalización de la obra civil

En lo que respecta a la obra civil, existen varios ítems que se encuentran pendientes de culminación, entre los principales: la losa de cierre del Fondo de Saco El Labrador, la reurbanización del Parque Tortuga en la estación de Jipijapa, el Acceso 1 de la Estación Universidad Central, Iluminación LED en bocas de acceso, finalización de las bocas de acceso, instalación de los equipos de recaudo (barreras de acceso), entre otros, lo que conlleva que la fecha de finalización de la obra, conforme los informes presentados por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa, el Gerenciamiento del Proyecto y la fiscalización de la obra, sea octubre del 2021 con un incremento en los costos del proyecto de aproximadamente 27.6 millones, mismos que a la presente fecha ya se encuentran financiados por parte de la municipalidad.

La Fiscalización validó la Tabla de rubros únicos, cantidades y precios (TRUCP) y la Gerencia Técnica del Proyecto (GMQ) aprobó la misma, lo cual es indispensable para instrumentalizar la respectiva acta de variación.

Finalmente, la Línea Base 6 fue aprobada por parte de Gerenciamiento de Proyecto (GMQ), en esta se estableció como fecha de finalización de la obra el 18 de octubre del 2021.

Al 28 de febrero de 2021, la obra reporta un avance del 97,66%.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Dado que se aprobó el programa de construcción Línea Base 6, se está a la espera que se instrumentalice el producto (LB6) mediante la suscripción del acta de variaciones, ajustes y acuerdos.

2.2. Multas por incumplimientos

Antecedentes contractuales

La subcláusula 8.13 de las Condiciones Generales del Contrato, completada con el Apéndice a las Condiciones Especiales, establece lo siguiente respecto a multas:

8.13 Multas por incumplimientos

En caso de que: (1) la Gerencia del Proyecto o el Ingeniero determinen que existe un incumplimiento por parte del Contratista que genere una No Conformidad Mayor, o (2) el Contratista no cumpla con un hito en el plazo estipulado para dicho hito en el Programa, el Ingeniero, directamente o a petición de la Gerencia del Proyecto, impondrá una sanción pecuniaria o multa, que la retendrá de cualquier pago que deba realizar al Contratista, en los términos que se establecen a continuación:



(a) **Fórmula para el Cálculo de la multa por Incumplimiento que genera una No Conformidad Mayor:** *Por cada evento de incumplimiento el Contratista estará obligado a pagar al Contratante la cantidad equivalente al 0,002% del monto total del contrato, por cada Día hasta que se remedie dicho incumplimiento. Se considera una No Conformidad Mayor, cualquier incumplimiento de una obligación del Contratista, bajo este Contrato, incluyendo, sin limitación, los siguientes hechos:*

1. *No disponer del personal técnico de acuerdo con los compromisos contractuales;*
2. *No contar con el equipo mínimo en el sitio de las obras, conforme a lo estipulado contractualmente;*
3. *No acatar las disposiciones escritas del Ingeniero y/o de la Gerencia del Proyecto en un término de 72 horas, sin que medie justificación escrita para no hacerlo;*
4. *No cumplir las normas vigentes y aplicables de seguridad, salud y ambiente;*
5. *No cumplir con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental, las condiciones establecidas en la Licencia Ambiental o poner en riesgo la vigencia de la misma;*
y,
6. *No cumplir o no ejecutar las acciones preventivas y de mejora ambiental, social y de seguridad establecidas por el área de gestión ambiental de la Fiscalización y de la Gerencia de Proyecto.*

(b) **Límite de las multas:** *Queda entendido que la suma de las multas, por cualquier concepto, no excederán en conjunto del diez por ciento (10%) del Precio del Contrato, dentro de los límites que se especifican en la tabla a continuación:*

Tabla de Resumen de Multas

| Concepto | Multa / día (%) | Límite Máximo |
|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| No Conformidad mayor (subcláusula 8.3) | 0,002% del monto total del Contrato | 10% del monto total del Contrato |

| | | |
|---|---|---|
|  Metro | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  Quito <i>grande otra vez</i> |
|---|---|---|

| | | |
|---------------------|------------------------------------|--|
| Demora de las obras | 0,05% del monto total del Contrato | |
|---------------------|------------------------------------|--|

Es decir, que las multas al Contratista pueden deberse por no cumplir con un hito en el plazo estipulado en el Programa de Obras, o por una No Conformidad Mayor.

Por su parte, la subcláusula 8.7 establece lo siguiente:

8.7 Indemnización por Demora

Si el Contratista no cumple con lo dispuesto en la Subcláusula 8.2 [Plazo de Terminación], el Contratista deberá indemnizar al Contratante por dicho incumplimiento, con arreglo a la Subcláusula 2.5 [Reclamaciones del Contratante]. La indemnización por demora corresponderá al monto que se señale en los Datos Contractuales, que se pagará por cada día que transcurra entre la fecha de vencimiento del Plazo de Terminación pertinente y la fecha que se señale en el Certificado de Recepción de Obra. Sin embargo, el importe total adeudado con arreglo a esta Subcláusula no superará el monto máximo estipulado en los Datos Contractuales para indemnización por demora (si lo hubiere).

Esta indemnización por demora será la única indemnización que deberá pagar el Contratista por dicho incumplimiento, salvo en el caso de terminación del Contrato en virtud de la Subcláusula 15.2 [Terminación por parte del Contratante], antes de la terminación de las Obras. Las indemnizaciones mencionadas no eximirán al Contratista de su obligación de terminar las Obras ni de otros deberes, obligaciones o responsabilidades que tenga en virtud del Contrato.

Por su parte, las Condiciones Especiales del Contrato, parte A Datos del Contrato, establece las indemnizaciones por no cumplimiento de la Fecha de Terminación, para cada una de las Secciones en las que se divide las Obras:

| Nombre/Descripción de la Sección (Subcláusula 1.1.5.6) | Plazo de terminación (Subcláusula 1.1.3.3) | Indemnización por demora (Subcláusula 8.7) |
|---|---|---|
| COCHERA Y TALLERES | 18 meses | 0,05% del Precio de Talleres y Cocheras por día. |
| RESTO DE LA OBRA | 42 meses ¹ | 0,05% del Precio del Contrato por día. |

¹ Plazo establecido en el Boletín de Enmiendas No. 9.

En resumen, que las multas por incumplimiento al Contratista pueden imponerse por alguno de estos 2 motivos:

- Por incumplimiento del plazo de terminación de una Sección
- Por incumplimiento debido a una No Conformidad Mayor

Estado actual:

Hasta la presente fecha, se ha descontado a CL1 por concepto de multas un total de USD 461.409,75, referidas a No Conformidades Mayores, que fueron aplicadas en el Certificado de Pago Provisional (CPP) No. 19, correspondiente al mes de enero de 2018.

Se encuentra pendiente de imponer un importe adicional por concepto de multas de USD 153.803,25, dispuesta por la Fiscalización con oficio No. MAC-FRS-EPMMQ-457-18 de 16 de marzo de 2018, por No Conformidades mayores, que será revisado para su trámite correspondiente una vez que se suscriba el Acta de Variaciones, Ajustes, Decisiones y Acuerdos.

De acuerdo con los informes de la Gerencia Técnica del Proyecto (GMQ), el Contratista NO ha incurrido en incumplimientos respecto al plazo de la obra, debido a las reprogramaciones no imputables al contratista, dado que el plazo de terminación vigente de cada una de las 2 Secciones en las que se divide la obra, durante el desarrollo de esta, no ha sido incumplido en ningún caso.

Mediante Disposición Transitoria de la Resolución No. DEPMMQ-005-2021 de 02 de marzo de 2021, el Directorio dispuso: *“En el plazo de 15 días, la Gerencia General informará al Directorio la conformación e instalación de una Comisión Especializada de acompañamiento y asesoría técnica para la recepción de obras, bienes y servicios, incluido el análisis de cumplimiento de plazos y determinación de posibles multas del proceso contractual de obra física de la Primera Línea del Metro de Quito, conformada por expertos delgados por las Universidades y Escuelas Politécnicas con sede en la ciudad de Quito”, se ha procedido a comunicar de este particular a las Universidades y Escuelas Politécnicas en la ciudad de Quito, mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0267-O de 04 de marzo de 2021; sin embargo, hasta la presente fecha únicamente han confirmado su aceptación la “Pontificia Universidad Católica del Ecuador – Sede Quito” y la “Facultad Latinoamérica de Ciencias Sociales FLACSO”.*

Acciones inmediatas requeridas

- a) Continuar con el control del avance de las actividades del proyecto para identificar posibles desviaciones que ocasionen la imputación de multas.

2.3. Acceso Universidad Central

La Estación del Metro “Universidad Central”, posee un acceso ubicado en la Av. América a la altura de la calle Marchena, sobre una parte del predio propiedad de la Universidad Central del Ecuador (UCE).

El diseño inicial realizado en el año 2016 presentó oposición por parte de la UCE solicitando se realice con menor ocupación del predio universitario. Se realizó un rediseño y la reimplantación de la estación hacia el norte, integrándola al intercambiador de superficie, lo

que incrementó el costo con una inversión adicional de 8,31 millones. Se sugirieron otros cambios por parte de la institución.

El 20 de noviembre de 2020, se suscribió un Convenio para la ocupación y los trabajos de ejecución del acceso a la estación que iniciaron el 21 de noviembre de 2020. Entre los acuerdos se menciona la construcción de un ascensor dentro del acceso, que será financiado por la UCE. Este mismo mes, se solicitó a la Dirección Metropolitana de Catastros el informe valorativo por debido a los cambios introducidos en el área urbanizada.

Estado actual:

El proceso constructivo del acceso UCE está avanzando significativamente, la pavimentación tiene un avance del 72%. El proceso de expropiación se encuentra a cargo del área legal, sin observaciones técnicas pendientes.

Acciones inmediatas requeridas

- a) Insistir en la entrega del Informe Valorativo a la Dirección Metropolitana de Catastro
- b) Definición del trámite de ocupación definitiva.
- c) Solicitar a la UCE, el avance de la definición del presupuesto para la construcción del ascensor, que es de aproximadamente USD \$1.180.000.

3. EQUIPOS E INSTALACIONES

3.1. Puesta en servicio del puesto de control central - PCC

El PCC estará constituido por varios sistemas y equipos necesarios para monitorear, controlar y regular el funcionamiento de la Primera Línea del Metro de Quito, a la fecha el PCC registra un avance del 48,85 %, de acuerdo con la siguiente tabla:

| Actividad | % Avance |
|-------------|----------|
| Ingeniería | 95,05 % |
| Importación | 92,30 % |
| Instalación | 78,30 % |
| Pruebas | 2,50 % |

La reunión de seguimiento No. 26 se realizó el 26 de febrero de 2021, en la cual se definieron los siguientes temas:

- Canalizaciones de A/A en la Sala de Control del PCC
- Interfono al ingreso de la sala de Control
- Ubicación de Cámaras de CCTV
- Variación de la posición del Videowall
- Suelo Técnico

- Protocolos y Procedimientos pendientes de envío y aprobación.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Coordinar el seguimiento al memorando No. EPMMQ-GEI-2021-0094-M, con la finalidad de que el MDMQ envíe la delegación para que la EPMMQ se haga cargo de la gestión de licencias.
- b) Coordinar el seguimiento al memorando No. EPMMQ-GEI-2021-0105-M, con la finalidad de que CL1 envíe las medidas propuestas para mejorar los rendimientos en la fase de puesta en marcha y pruebas SAT y de integración del PCC; a fin de poder cumplir con el plazo estipulado en la LB5.
- c) Coordinar el avance de las Pruebas SAT de todos los sistemas y pruebas de integración en el SCADA del PCC (Señalización, PCI, Tetra, Audio Centralizado, Energía).

3.2. Equipos de las estaciones

Se encuentra en proceso la instalación de los siguientes equipos en 15 estaciones, registrándose los siguientes avances de ejecución de los subsistemas de la PLMQ:

| SISTEMA | AVANCE |
|--|---------|
| SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA | 84,00 % |
| ENERGÍA: SUBESTACIONES ELECTRICAS | 93,80 % |
| ENERGÍA: DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA | 97,50 % |
| ENERGÍA: ELECTRIFICACIÓN | 98,80 % |
| ASCENSORES Y ESCALERAS MECÁNICAS | 98,47 % |
| PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS | 75,20 % |
| VENTILACIÓN | 84,80 % |
| TELECOMUNICACIONES | 80,70 % |
| CONTROL DE ESTACIONES | 68,41 % |
| PUESTO DE CONTROL CENTRAL | 48,85 % |

Se realizó la reunión de equipamiento No. 173 y No. 175 entre CL1, MAC, GMQ y EPMMQ.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Confirmar fechas de habilitación de puntos de conexión pendientes por la EEQ.
- b) Coordinar energización de acometidas de socorro.
- c) Realizar integración de Cuartos Técnicos, Enclavamientos – Equipos de Vías.
- d) Definir el proceso de entrega del Safety Assesment Report de los trenes, por parte de CL1/Bombardier.

3.3. Homologación de trenes

Es indispensable cumplir con los requerimientos inherentes al proceso de homologación de vehículos de transporte masivo que se encuentran definidos por la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), posterior a lo cual, se deberá gestionar la obtención de la documentación habilitante para la homologación de dichas unidades y la operación comercial de dichas unidades. Es importante aclarar que los problemas presentados en esta actividad pueden afectar el inicio de la operación comercial, más no el inicio de la preoperación.

Con fecha 18 de febrero de 2021 la ANT llevó a cabo una inspección técnica en talleres y cocheras, necesaria para el proceso documental de homologación.

Se llevó a cabo una reunión el 22 de febrero de 2021 con ANT, EPMMQ y CAF a fin de analizar la responsabilidad y/o motivación a cargo del Fabricante, para la emisión de la solicitud formal del inicio del proceso de homologación.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Depurar la información enviada a ANT hasta llegar a su versión final, a fin de cumplir con los requisitos del proceso de homologación.
- b) Finalizar la definición del responsable de la solicitud de inicio y ejecución del proceso de homologación (Fabricante o EPMMQ).

3.4. Sistemas de señalización

Las pruebas del sistema de señalización tanto en vía, embarcado en tren, así como su correcta integración, es un requisito mínimo e indispensable para el inicio de pruebas de preoperación con pasajeros. A la fecha existe una problemática administrativo-legal con los contratos de CL1/Bombardier que limita la definición de un mecanismo para el inicio de dichas pruebas, que, bajo cualquier esquema, no podrán finalizar antes de junio del 2021.

Se contrató a 4 operadores quienes recibirán una capacitación de 15 días, para realizar las pruebas de integración del sistema de señalización. Sin embargo, se ha detectado desviaciones en algunos parámetros del tren, por lo que, indica no podrá iniciar la ejecución de las pruebas dinámicas, mientras no se subsanen dichas desviaciones.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Elaborar un esquema y cronograma de ejecución de pruebas SAT para Equipamiento Embarcado y Sistema de Señalización.
- b) Coordinar respuesta al oficio No. CL1-MT2-ELEC-03006-2021-R, y solventar a la brevedad las desviaciones detectadas, en coordinación con CAF/BOMBARDIER.

4. ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

4.1. Fideicomiso

En coordinación con la Secretaría de Movilidad, se constituirá un Fideicomiso para receptor los recursos provenientes del cobro de tarifas, ingresos no-operacionales, asignaciones presupuestarias, regalías y otros, como parte de la red integrada del sistema de transporte público de pasajeros; y para que sea utilizado, mediante una orden de prelación predefinida, con el fin de cubrir las obligaciones financieras. Hasta el momento, por parte de la Secretaría de Movilidad, se ha entregado a la Administración General y al Ministerio de Economía y Finanzas una propuesta de estructuración del fideicomiso para su revisión y comentarios.

De igual forma, la Secretaría de Movilidad ha consultado al BCE la factibilidad de utilizar los servicios financieros del Banco.

Se contrató un consultor por parte del BID para la elaboración de la minuta del Fideicomiso.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Elaboración de minutas del Fideicomiso a cargo del consultor de la Secretaría de Movilidad.
- b) Trabajo en paralelo (Consultor, MEF, AG, EPMMQ).

4.2. Recepción de bienes

Al momento, se oficializó con el MDMQ la persona designada para el proceso de ingreso de los bienes al sistema. Asimismo, se solicitó a las Gerencias Técnicas que deleguen a personal de sus áreas, para trabajar en la conformación de mesas técnicas de levantamiento de la taxonomía de los activos y su clasificación.

De igual forma, se formalizó con el Municipio de Quito la solicitud para la conformación de una Comisión Multidisciplinaria Interinstitucional, misma que tome decisiones inherentes de aplicación inmediata a la ejecución del proceso de recepción e ingreso contable de los bienes de la PLMQ, esto con el fin de garantizar el cumplimiento de la normativa que se requiere para el efecto.

Acciones inmediatas requeridas:

- Establecer con la Administración General, el protocolo o procedimiento para la recepción de los bienes de la PLMQ, así como su posterior registro y control.
- Contar con la normativa para el uso de suelo y subsuelo.
- Definir la metodología y cronograma para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.
- Realizar la contratación de una empresa especializada para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.

4.3. Presupuesto de la EPMMQ

El presupuesto global de la empresa está condicionado al modelo de operación de la PLMQ. El 2 de marzo, por unanimidad, el Directorio de la EPMMQ decidió que su modelo de gestión será la operación directa mediante la contratación de Asistencia Técnica Especializada Internacional.

En reunión realizada con el Ministerio de Finanzas, el 10 de marzo de 2021, con la finalidad de definir el cronograma de financiamiento requerido para la preoperación y operación del Metro de Quito necesario en el ejercicio económico 2021, al respecto señaló lo siguiente:

- La propuesta presentada por la EPMMQ para la preoperación y operación del Metro de Quito, conforme la resolución del Directorio que establece la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia, así como también la contratación para la provisión de bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento del referido subsistema de transporte, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública.

Con base en este antecedente, se puede determinar que la necesidad de recursos por parte de la empresa Metro es la siguiente:

| | Año 2021 | | | Año 2022 | Año 2023 | Año 2024 |
|---|---|--|---|---|---|---|
| | 2 trimestre | 3 trimestre | 4 trimestre | | | |
| Preoperación | 2'802.125 Fecha de desembolso: (01/04/2021)* | 9'977.125 Fecha de desembolso: (01/07/2021)* | 24'250.831 Fecha de desembolso: (01/10/2021)* | | | |
| Operación | | | | 40'553.540 Fecha de desembolso: (enero - 2022)* | 41'208.507 Fecha de desembolso: (enero - 2023)* | 42'503.830 Fecha de desembolso: (enero - 2024)* |
| Seguro (Contratado de julio a julio entre años) | 10'034.563 Fecha de desembolso: (01/06/2021)* | | | 10'235.254 Fecha de desembolso: (01/06/2022)* | 10'439.959 Fecha de desembolso: (01/06/2023)* | 10'648.758 Fecha de desembolso: (01/06/2024)* |

Acciones inmediatas requeridas:

- a) La EPMMQ remitirá el cronograma valorado para la Operación de la PLMQ que permita gestionar los recursos.

5. JURÍDICO

5.1. Comisión para la resolución de controversias

La Comisión de Solución de Controversias es un mecanismo previsto en los Contratos FIDIC para la solución de controversias que surgen producto de la ejecución contractual, mismo que la fecha se encuentra constituido, sin embargo, no ha iniciado el proceso de revisión debido a la falta de levantamiento de los respectivos expedientes por parte de la EPMMQ.

El Consorcio Acciona ha anunciado 266 posibles controversias, de las que las principales a ser presentadas se muestran a continuación:

a.- Reclamo paro de Tuneladoras y Fabrica de Dovelas.

- a) Reclamo por pago tardío de planillas.
- b) Reclamos por cambio de Ley aplicable (Tributos).
- c) Reclamos por costo de Pandemia Covid y protestas de octubre.
- d) Reclamo por costos indirectos.



Las controversias suelen tener un impacto alto en el proyecto, pudiendo dificultar su cierre e incrementar sus costos. Por ejemplo, se ha estimado, hasta el momento, que las controversias previstas podrían tener un impacto en el costo del proyecto que asciende a USD. \$ 18.8 millones.

El 15 de febrero de 2021, el miembro designado por la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, Christopher J P Miers Probyn presentó su renuncia a dicho cargo, indicando que conforme lo establecido en la cláusula novena del Contrato; el contrato FIDIC, anexo A), cláusula 2); y, cláusula 7), notifica con 70 días de anticipación, por lo que solo podrá prestar sus servicios hasta el lunes 26 de abril de 2021. Adicionalmente, indicando que dicho periodo puede ser reducido por las partes si así lo acuerdan y que estará presto a colaborar y a efectuar la transición con el sustituto.

Estado actual:

A la espera de reunión coordinada con los Organismos Multilaterales para conocer posibles perfiles de reemplazo de miembro saliente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7), numeral 6) del Reglamento Relativo a los Dispute Boards.

Acciones inmediatas requeridas:

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

- a) Designar por parte de la EPMMQ, un nuevo miembro a la Comisión para Resolución de Controversias, para que se pueda conformar la Comisión.
- b) Contratar asesoría legal internacional.
- c) Iniciar con equipo de trabajo a preparar defensa de cada caso.
- d) Con el grupo de trabajo determinar que controversias se van a plantear.

5.2. Expropiaciones

El Proyecto PLMQ requiere expropiar 6 predios privados y 7 predios públicos:

Predios Privados:

De los 6 predios privados, 5 se encuentra ya con declaratoria de Utilidad Pública y suscrita el Acta de Negociación entre las partes. Se ha obtenido por parte del Consejo de Judicatura las notarías sorteadas y actualmente se ha iniciado el proceso de transferencia de dominio y liquidación de impuestos en el MDMQ. Respecto al predio restante, al ser un área comunal que afecta a más de 400 familias del Conjunto residencial “Las Cuadras”, se emitirá un acto administrativo de expropiación y se consignará el valor correspondiente.

Predios Públicos:

Respecto al avance de los predios públicos, el 02 de marzo de 2021 mediante Resolución No. A012-2021, el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito emitió la reforma a la Resolución No. A-040 de 3 de diciembre de 2018, con lo cual elimina el requisito de Acta de Imposibilidad de Acuerdo sobre los procesos de expropiaciones de predios públicos, dando lugar a las formas de transferencia de dominio establecidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas previo al proceso de expropiación.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Es necesario definir los mecanismos de armonización de las políticas de los organismos multilaterales con la legislación nacional para avanzar en el procedimiento y pago de las expropiaciones.
- b) La Gerencia Jurídica una vez que ha obtenido las claves para el proceso en línea, se encuentra gestionando los respectivos trámites.
- c) Se han efectuado reuniones de capacitación con los afectados para que puedan aceptar el trámite en línea.
- a) Se ha coordinado con la Dirección de Transferencia de Dominio del Municipio las dudas que han surgido respecto de la plataforma.

5.3. Normativa MTOP

La EPMMQ, desde el 20 de enero de 2020, se encuentra participando en la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador"; misma que construirá la normativa nacional que deberán cumplir los sistemas de transporte urbanos guiados, entre ellos, el Metro de Quito.

Con fecha 04 de marzo de 2021, se llevó a cabo la reunión de trabajo con el equipo consultor de MTOP para identificar las necesidades normativas de la EPMMQ.

Acciones inmediatas requeridas:

- a) Continuar con la participación en la revisión de los borradores de los productos de la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador"

6. NUDOS CRITICOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

6.1. Predios afectados en el barrio Solanda

Para resarcir los daños ocasionados a las 270 edificaciones en el barrio Solanda la EPMMQ ha realizado las siguientes actividades:

- Reclamo presentado a Seguros Generali con la finalidad de obtener una indemnización justa para los afectados del Barrio Solanda.
- Solicitud y trámite de Recurso de Revisión ingresado a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros sobre el reclamo presentado a Seguros Generali y a su falta de respuesta oportuna.
- Entrega y presentación de los productos entregados por el Ajustador del estudio de Valoración.
- Avance al 60% de la revisión total del estudio del ajustador.
- Presentación del estatus del estudio de valoración del peritaje en la primera reunión de las entidades del municipio partícipes de la COMISIÓN SOLANDA el 12 de marzo de 2021.

Acciones inmediatas requeridas

- a) Emitir informes de recepción del Estudio del ajustador por parte de la Administradora del Contrato.
- b) Coordinar reuniones con Seguros de Municipio, con el área de Seguros de CL1 Acciona.
- c) Coordinar entrega del estudio de la valoración de la pérdida a la Aseguradora.

6.2. Contaminación La Pradera

En febrero de 2016, se realizó el “Estudio de Contaminación Subterránea en el trazado de la PLMQ Fase II”, en el cual se determinó la presencia de fase libre de hidrocarburos en el tramo correspondiente a la Estación Carolina-Estación Pradera a 15 metros de profundidad. Luego de realizar nuevas perforaciones exploratorias durante el período septiembre a noviembre de 2016, se confirmó contaminación del subsuelo con hidrocarburos en la Estación La Pradera.

Con esta información la EPMMQ ejecutó una serie de acciones en la Estación La Pradera con la finalidad de llevar a cabo los trabajos de construcción del Metro de Quito, las cuales consistieron en:

- Aislamiento del área de interés en la Estación La Pradera de la PLMQ, por medio de perforación, ejecución de pilotes y columnas de jet-grouting; y retiro de suelo contaminado.
- Acondicionamiento de suelo, mediante la extracción y tratamiento de fase libre y gases.
- Excavación de suelos contaminados del área de túnel y del área de la Estación la Pradera.

El costo total de estas medidas, no previstas, ha ascendido a \$USD 14.78 millones.

En virtud de lo señalado, el Alcalde y Vicealcalde de Quito solicitaron que la EPMMQ inicie acciones legales con el propósito de obtener una reparación integral por los costos que la EPMMQ tuvo que incurrir para poder construir la estación La Pradera. La EPMMQ solicitó manifestaciones de interés para la contratación de servicios legales especializados, las cuales han dado como resultado un presupuesto referencial de \$400.000.

Sin perjuicio de ello, desde el 2018 la EPMMQ ha puesto en conocimiento de la Secretaría del Ambiente información relacionada con la referida contaminación, ha realizado una serie de inspecciones conjuntas, y ha solicitado que la Secretaría identifique al sujeto contaminante. No obstante, hasta la presente fecha la Secretaría del Ambiente no se pronuncia sobre quien es el sujeto contaminante y, por el contrario, ha indicado que no es de su competencia el hacerlo.

De igual forma, la EPMMQ solicitó a la Secretaría de Ambiente que se informe sobre el estado actual del Programa de Remediación Ambiental que lleva a cabo su regulado la Estación de Servicios Automóvil Club del Ecuador ANETA en el área externa a la Estación Pradera de la PLMQ.

La EPMMQ realizó una insistencia al Ministerio del Ambiente y Agua para que en su calidad de Autoridad Ambiental Nacional se pronuncie respecto a la definición del sujeto contaminante del área que ocupa la Estación Pradera de la PLMQ y sus inmediaciones con la finalidad de que la EPMMQ pueda iniciar con las acciones que correspondan.

Acciones inmediatas requeridas:

Legales:

- a) Solicitar la asignación de recursos económicos y efectuar la contratación de los servicios legales especializados.
- b) Evaluación interna de la conveniencia y necesidad de requerir servicios legales externos, toda vez que el objeto de la referida contratación requiere de experticia en materia ambiental, lo que permitirá garantizar una óptima defensa de los intereses institucionales.

Técnicas:

- a) Insistir a la Secretaría de Ambiente para que se pronuncie respecto a si los trabajos de remediación ambiental que se encuentran llevando a cabo en el área externa o circundante a la Estación La Pradera, garantizarán que no existirán problemas futuros atribuidos a la presencia de hidrocarburos para la etapa de pre- operación, operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito – PLMQ.
- b) Insistir a la Secretaría de Ambiente y al Ministerio del Ambiente y Agua que se defina al sujeto contaminante de la contaminación por hidrocarburos determinada en el área del subsuelo de la estación La Pradera de la Primera Línea del Metro de Quito y sus inmediaciones.
- c) Coordinar una reunión con Secretaría de Ambiente y la Agencia Metropolitana de Control para tratar el tema de la situación actual del pasivo ambiental identificado en el área de la Estación Pradera y sus inmediaciones.

III. CONCLUSIONES

1. Al 28 de febrero de 2021, la obra reporta un avance del 97,66%.
2. Los procesos de expropiaciones, compensaciones son procesos que devienen de obligaciones bajo la normativa nacional y de las políticas de los Organismos Multilaterales de Crédito, que necesariamente deben estar finalizadas para la etapa de operación comercial.
3. La falta de normativa nacional para el manejo y registro de bienes de la naturaleza de los que componen la infraestructura, equipos, instalaciones y material rodante de la PLMQ, ha volcado ahondar todos los esfuerzos necesarios de la EPMMQ para buscar posibles soluciones para el proceso de recepción, registro e inventario de dichos bienes en el catastro municipal, así como su posterior aseguramiento.
4. El 02 de marzo de 2021, el Directorio de la empresa decidió que su modelo de gestión será la operación bajo gestión directa mediante la contratación de Asistencia Técnica Especializada Internacional, amparado en la viabilidad jurídica, técnica y financiera de este modelo y en los beneficios de optimización de tiempo y costos para la operación del subsistema Metro.
5. La EPMMQ ha desarrollado un detalle de actividades que se requieren para concretar la implementación del servicio metro en concordancia con la cronología de la finalización

de las obras y de la provisión de los bienes, bajo el modelo de gestión de operación directa.

6. Se mantienen reuniones de seguimiento quincenales y permanentes con la Banca Multilateral y el Ministerio de Finanzas, a quienes se reporta las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la puesta en marcha del Subsistema Metro de Quito, además de las mesas de trabajo en las que participa activamente Quito Honesto, Administración General del DMQ, Procuraduría Metropolitana, así como las Secretarías de Movilidad y Planificación.

ANDREA
CRISTINA
FLORES
ANDINO

Digitally signed by ANDREA
CRISTINA FLORES ANDINO
DN: c=EC, o=SECURITY DATA S.A.,
1, ou=ENTIDAD DE CERTIFICACION
DE INFORMACION,
serialNumber=D60720215244,
cn=ANDREA CRISTINA FLORES
ANDINO
Date: 2021.03.12 19:22:19 -05'00'

Andrea Flores Andino
GERENTE GENERAL
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO



Memorando Nro. EPMMQ-GG-2021-0085-M

Quito, D.M., 22 de febrero de 2021

PARA: Sra. Abg. Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)

ASUNTO: Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021.

De mi consideración:

En atención al Oficio Nro. GADDMQ-SGCMM-2021-0573-O de 18 de febrero de 2021, mediante el cual se convoca para el día 23 de febrero de 2021 a las 09h00 a sesión No. 127 Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, para tratar entre otros puntos del orden del día: "*V. Presentación de Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021. (...)*"; al respecto, dando cumplimiento a la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021, me permito remitir a usted adjunto al presente, los informes técnicos, que serán expuestos en la sesión de Concejo antes referida.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

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

Anexos:

- INFORME NO.2 21022021-signed.pdf
- Anexo 1.pdf
- Anexo 2.pdf



| Acción | Siglas Responsable | Siglas Unidad | Fecha | Sumilla |
|---|--------------------|---------------|------------|---------|
| Elaborado por: MARIA ELENA CANO RESTREPO | mc | EPMMQ-CI | 2021-02-22 | |
| Revisado por: MARIA ELENA CANO RESTREPO | mc | EPMMQ-CI | 2021-02-22 | |
| Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO | AF | EPMMQ-GG | 2021-02-22 | |



Memorando Nro. EPMMQ-GG-2021-0085-M

Quito, D.M., 22 de febrero de 2021





| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

OPERACIÓN PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO

1. ANTECEDENTES:

- El proyecto de la Primera Línea de Metro de Quito (PMLQ), constituye un proyecto de interés y prioridad metropolitana y nacional, por el aporte al mejoramiento del servicio de transporte público, al desarrollo de la economía urbana y al cuidado del medio ambiente, que conllevará a una mejora sustantiva a calidad de vida de los quiteños.
- El subsistema Metro de Quito, funcionará de forma articulada y eficiente con el sistema de transporte del DMQ para asegurar el derecho de los ciudadanos el acceso a una transportación, confiable, equitativa, segura y ambientalmente amigable; que aporte a la productividad, el progreso socioeconómico, y al mejoramiento del nivel de vida de los quiteños.
- De conformidad con la Ordenanza de creación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, esta tiene como misión fundamental el desarrollar, implementar, administrar y operar el subsistema de Transporte Metro de Quito, en el marco de las políticas y normativa legal vigente y aplicable.
- Siendo que la fase constructiva del Proyecto Primera Línea Metro de Quito Fase 2, está próxima a concluir e iniciar su fase de pre operación y operación comercial, le corresponde a la EPMTQP aunar todos sus esfuerzos para concretar la puesta en servicio y cumplir con el objeto para el cual fue creada.
- Mediante Resolución No. C 001 – 2021 emitida el 05 de enero de 2021, mediante la cual entre otras cosas se solicita a la Empresa Publica Metropolitana Metro de Quito: *“(…) c. Disponer al (...), Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo”*.
- En sesión No. 120 extraordinaria del Concejo Metropolitano llevada a cabo el 07 de enero de 2021, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito presentó ante este cuerpo edilicio, el *“Informe detallado sobre el modelo de gestión que se propone para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y las razones jurídicas, técnicas, económicas y financieras que sustentan la propuesta, en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021, sancionada el 05 de enero de 2021”*.
- En sesión de Directorio de la Empresa Pública Metro de Quito, de 12 de enero de 2020, se designó a Andrea Flores Andino, Gerente General.

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

- En este sentido, en el presente informe se establecen los puntos críticos y acciones a realizar por parte de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, así como las alternativas que están siendo analizadas por esta Empresa Pública Metropolitana, para la puesta en servicio del subsistema Metro de Quito, bajo esta nueva administración.

2. DESARROLLO:

A continuación, se presenta un resumen del estado situacional de los principales hitos del proyecto que están vinculados directamente con la operación de la primera línea del metro de Quito, mismos que se encuentran agrupados en 5 secciones: infraestructura, administrativo financiero, jurídico, operación y los nudos críticos de impacto social y ambiental.

2.1. INFRAESTRUCTURA. -



2.1.1. Finalización de la obra civil. -

En lo que respecta a la obra civil, existen varios ítems que se encuentran pendientes de culminación, entre los principales: la losa de cierre del Fondo de Saco El Labrador, la reurbanización del Parque Tortuga en la estación de Jipijapa, el Acceso 1 de la Estación Universidad Central, Iluminación LED en bocas de acceso, finalización de las bocas de acceso, instalación de los equipos de recaudo (barreras de acceso), entre otros, lo que conlleva que la fecha de finalización de la obra, conforme los informes presentados por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa, el Gerenciamiento del Proyecto y la fiscalización de la obra, sea octubre del 2021 con un incremento en los costos del proyecto de aproximadamente 27.6 millones, mismos que a la presente fecha ya se encuentran financiados por parte de la municipalidad.

La Fiscalización validó la Tabla de rubros únicos, cantidades y precios (TRUCP) y la Gerencia Técnica del Proyecto (GMQ) aprobó la misma, lo cual es indispensable para instrumentalizar la respectiva acta de variación.

Acciones inmediatas requeridas

- Suscribir el Acta de entendimiento para la finalización de la obra, que contiene los principales hitos pendientes dentro de la recepción final de la misma, documento que se venía trabajando dentro de la Empresa Pública Metro de Quito, desde el mes de marzo de 2020 y que cuenta con la certificación presupuestaria correspondiente.

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

2.1.2. Multas por incumplimientos



Antecedentes contractuales

La subcláusula 8.13 de las Condiciones Generales del Contrato, completada con el Apéndice a las Condiciones Especiales, establece lo siguiente respecto a multas:

“8.13 Multas por incumplimientos

En caso de que: (1) la Gerencia del Proyecto o el Ingeniero determinen que existe un incumplimiento por parte del Contratista que genere una No Conformidad Mayor, o (2) el Contratista no cumpla con un hito en el plazo estipulado para dicho hito en el Programa, el Ingeniero, directamente o a petición de la Gerencia del Proyecto, impondrá una sanción pecuniaria o multa, que la retendrá de cualquier pago que deba realizar al Contratista, en los términos que se establecen a continuación:

- (a) **Fórmula para el Cálculo de la multa por Incumplimiento que genera una No Conformidad Mayor:** *Por cada evento de incumplimiento el Contratista estará obligado a pagar al Contratante la cantidad equivalente al 0,002% del monto total del contrato, por cada Día hasta que se remedie dicho incumplimiento. Se considera una No Conformidad Mayor, cualquier incumplimiento de una obligación del Contratista, bajo este Contrato, incluyendo, sin limitación, los siguientes hechos:*
1. *No disponer del personal técnico de acuerdo con los compromisos contractuales;*
 2. *No contar con el equipo mínimo en el sitio de las obras, conforme a lo estipulado contractualmente;*
 3. *No acatar las disposiciones escritas del Ingeniero y/o de la Gerencia del Proyecto en un término de 72 horas, sin que medie justificación escrita para no hacerlo;*
 4. *No cumplir las normas vigentes y aplicables de seguridad, salud y ambiente;*
 5. *No cumplir con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental, las condiciones establecidas en la Licencia Ambiental o poner en riesgo la vigencia de la misma; y,*
 6. *No cumplir o no ejecutar las acciones preventivas y de mejora ambiental, social y de seguridad establecidas por el área de gestión ambiental de la Fiscalización y de la Gerencia de Proyecto.*

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO |  |
| Operación Primera Línea del Metro de Quito | | |

(b) **Límite de las multas:** *Queda entendido que la suma de las multas, por cualquier concepto, no excederán en conjunto del diez por ciento (10%) del Precio del Contrato, dentro de los límites que se especifican en la tabla a continuación:*

Tabla de Resumen de Multas

| Concepto | Multa / día (%) | Límite Máximo |
|--|-------------------------------------|----------------------------------|
| No Conformidad mayor (subcláusula 8.3) | 0,002% del monto total del Contrato | 10% del monto total del Contrato |
| Demora de las obras | 0,05% del monto total del Contrato | |



Es decir, que las multas al Contratista pueden deberse por no cumplir con un hito en el plazo estipulado en el Programa de Obras, o por una No Conformidad Mayor.

Por su parte, la subcláusula 8.7 establece lo siguiente:

8.7 Indemnización por Demora

Si el Contratista no cumple con lo dispuesto en la Subcláusula 8.2 [Plazo de Terminación], el Contratista deberá indemnizar al Contratante por dicho incumplimiento, con arreglo a la Subcláusula 2.5 [Reclamaciones del Contratante]. La indemnización por demora corresponderá al monto que se señale en los Datos Contractuales, que se pagará por cada día que transcurra entre la fecha de vencimiento del Plazo de Terminación pertinente y la fecha que se señale en el Certificado de Recepción de Obra. Sin embargo, el importe total adeudado con arreglo a esta Subcláusula no superará el monto máximo estipulado en los Datos Contractuales para indemnización por demora (si lo hubiere).

Esta indemnización por demora será la única indemnización que deberá pagar el Contratista por dicho incumplimiento, salvo en el caso de terminación del Contrato en virtud de la Subcláusula 15.2 [Terminación por parte del Contratante], antes de la terminación de las Obras. Las indemnizaciones mencionadas no eximirán al Contratista de su obligación de terminar las Obras ni de otros deberes, obligaciones o responsabilidades que tenga en virtud del Contrato.

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO |  |
| Operación Primera Línea del Metro de Quito | | |

Por su parte, las Condiciones Especiales del Contrato, parte A Datos del Contrato, establece las indemnizaciones por no cumplimiento de la Fecha de Terminación, para cada una de las Secciones en las que se divide las Obras:

| Nombre/Descripción de la Sección (Subcláusula 1.1.5.6) | Plazo de terminación (Subcláusula 1.1.3.3) | Indemnización por demora (Subcláusula 8.7) |
|--|--|--|
| COCHERA Y TALLERES | 18 meses | 0,05% del Precio de Talleres y Cocheras por día. |
| RESTO DE LA OBRA | 42 meses ¹ | 0,05% del Precio del Contrato por día. |

¹ Plazo establecido en el Boletín de Enmiendas No. 9.

En resumen, que las multas por incumplimiento al Contratista pueden imponerse por alguno de estos 2 motivos:



- Por incumplimiento del plazo de terminación de una Sección
- Por incumplimiento debido a una No Conformidad Mayor

Estado actual

Hasta la presente fecha, se ha descontado a CLI por concepto de multas un total de USD 461.409,75, referidas a No Conformidades Mayores, que fueron aplicadas en el Certificado de Pago Provisional (CPP) No. 19, correspondiente al mes de enero de 2018.

Está pendiente de imponer un importe adicional por concepto multas de USD 153.803,25, por No Conformidades mayores, que será descontado una vez iniciado el proceso final de recepción de obra.

De acuerdo con los informes de la Gerencia Técnica del Proyecto (GMQ), el Contratista NO ha incurrido en incumplimientos respecto al plazo de la obra, debido a las reprogramaciones no imputables al contratista, dado que el plazo de terminación vigente de cada una de las 2 Secciones en las que se divide la obra, durante el desarrollo de esta, no ha sido incumplido en ningún caso.

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

Acciones inmediatas requeridas

- a. Continuar con el control del avance de las actividades del proyecto para identificar posibles desviaciones que ocasionen la imputación de multas.

(Anexo 1 Situación del avance General de la Obra Física, cronograma de finalización, multas proceso de cierre y liquidación).

2.1.3. Acceso Universidad Central:

La Estación del Metro “Universidad Central”, posee un acceso ubicado en la Av. América a la altura de la calle Marchena, sobre una parte del predio propiedad de la Universidad Central del Ecuador (UCE).



El diseño inicial realizado en el año 2016 presentó oposición por parte de la UCE solicitando se realice con menor ocupación del predio universitario. Se realizó un rediseño y la reimplantación de la estación hacia el norte, integrándola al intercambiador de superficie, lo que incrementó el costo con una inversión adicional de 8,31 millones. Se sugirieron otros cambios por parte de la institución.

El 20 de noviembre de 2020, se suscribió un Convenio para la ocupación y los trabajos de ejecución del acceso a la estación que iniciaron el 21 de noviembre de 2020. Entre los acuerdos se menciona la construcción de un ascensor dentro del acceso, que será financiado por la UCE. Este mismo mes, se solicitó a la Dirección Metropolitana de Catastros el informe valorativo por debido a los cambios introducidos en el área urbanizada.

Acciones inmediatas requeridas

- a) Insistir en la entrega del Informe Valorativo a la Dirección Metropolitana de Catastro Definición del trámite de ocupación definitiva.
- b) Solicitar a la UCE, el avance de la definición del presupuesto para la construcción del ascensor, que es de aproximadamente USD \$1.180.000.

2.2.EQUIPOS E INSTALACIONES

| | | |
|---|--|---|
|  | INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|--|---|

2.2.1 Puesta en servicio del puesto de control central - PCC

El PCC estará constituido por varios sistemas y equipos necesarios para monitorear, controlar y regular el funcionamiento de la Primera Línea del Metro de Quito, a la fecha el PCC registra un avance del 46,90%.



Acciones inmediatas requeridas

- a) Gestionar y dar seguimiento a la solicitud realizada a la Gerencia de Operaciones y la Dirección de Tecnologías de la Información sobre la definición para la renovación de licencias CISCO para la red de comunicaciones que permitirá la integración de todos los sistemas.
- b) Solicitar a CLI a través de MAC que ellos y su contratista TIS, incrementen la cantidad de personal de instalación y especialista para mejorar los rendimientos en la fase de prueba en marcha, pruebas SAT y de integración del PCC, SCE y telecomunicaciones.
- b. Convocar a la reunión de seguimiento No. 25 a los sistemas de telecomunicaciones, SCE y PCC para dar seguimiento a los avances.
- c. Pruebas SAT (Site Acceptance Test).
- d. Pruebas de Integración de todos los sistemas en el SCADA del PCC.

2.2.2. Equipos de las estaciones

Se encuentra en proceso la instalación de los siguientes equipos en 15 estaciones, registrándose los siguientes avances de ejecución de los subsistemas de la PLMQ:

| SISTEMA | AVANCE |
|-----------------------------------|--------|
| SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA | 83,96% |
| ENERGÍA: SUBESTACIONES ELECTRICAS | 92,25% |
| ENERGÍA: DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA | 93,69% |
| ENERGÍA: ELECTRIFICACIÓN | 97,94% |

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO |  |
| Operación Primera Línea del Metro de Quito | | |

| | |
|---|---------|
| ASCENSORES Y ESCALERAS MECÁNICAS | 97,81% |
| PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS | 64,91% |
| VENTILACIÓN | 76,12 % |
| TELECOMUNICACIONES | 71,40% |
| CONTROL DE ESTACIONES | 64,00% |
| PUESTO DE CONTROL CENTRAL | 46,90% |

Se realizó la reunión de equipamiento No. 170 y No. 171 entre CL1, MAC, GMQ y EPMMQ, en la que se informó que debido a las elecciones presidenciales 2021, a partir del 16 de febrero de 2021 se podrán realizar los trabajos de energización y desenergización de las redes EEQ.



Asimismo, se informó que las pruebas internas de control iniciaron el 4 de febrero de 2021 de acuerdo con el cronograma.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Solicitar a MAC la aprobación de procedimientos emitidos por CL1 relacionados a pruebas SAT e integración.
- b. Pruebas SAT en cada uno de los subsistemas.
- c. Realización de pruebas de integración.

2.2.3 Homologación de trenes

Es indispensable cumplir con los requerimientos inherentes al proceso de homologación de vehículos de transporte masivo que se encuentran definidos por la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), con lo cual la EPMMQ se encuentra coordinando con el Fabricante del material rodante (CAF) la documentación habilitante para la homologación de dichas unidades y la operación comercial de dichas unidades. Es importante aclarar que los problemas presentados en esta actividad pueden afectar el inicio de la operación comercial, más no el inicio de la preoperación.

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

El jueves 18 de febrero de 2020, se realizó una visita técnica de las instalaciones de talleres y patio de cochera, así como una inspección del material rodante, como parte de los acercamientos y diligencias dentro del proceso de expropiación.

El lunes 22 de febrero de 2021, se llevará a cabo la reunión para la revisión de los requisitos documentales que deben ser presentados en el proceso excepcional de homologación dispuesto por la ANT y entrega de información por parte del Fabricante, indispensable para la circulación de los trenes durante la prestación del servicio.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Seguimiento al Fabricante (CAF) sobre la presentación de la documentación dentro del proceso de homologación.

2.2.4. Sistemas de señalización



Las pruebas del sistema de señalización tanto en vía, embarcado en tren, así como su correcta integración, es un requisito mínimo e indispensable para el inicio de pruebas de preoperación con pasajeros. A la fecha existe una problemática administrativo-legal con los contratos de CL1/Bombardier que limita la definición de un mecanismo para el inicio de dichas pruebas, que bajo cualquier esquema, no podrán finalizar antes de junio del 2021.

El 2 de febrero de 2021 se solicitó el inicio del proceso para la contratación de 4 operadores quienes recibirán una capacitación de 15 días, para realizar las pruebas de integración del sistema de señalización. Asimismo, GMQ indicó a CL1 la “puesta a disposición” de la UT18, proceso que se deberá realizar con todas las unidades de trenes, una vez cumplidos todos los requisitos solicitados por Bombardier.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Elaborar un esquema y cronograma de ejecución de pruebas SAT para Equipamiento Embarcado y Sistema de Señalización.

-48-

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

2.2.5. Red de telecomunicaciones externas

Como parte de la explotación de las instalaciones de la PLMQ, se ha considerado como servicio no tarifario la implementación de la red de telecomunicaciones para que los usuarios de la PLMQ puedan acceder al Servicio Móvil Avanzado – SMA (telefonía celular e internet), para el efecto, se ha llevado a cabo una consultoría con fondos no reembolsable (convenio de cooperación técnica no reembolsable, del 17 de mayo de 2019) para “evaluar e identificar el modelo de negocios idóneo para la explotación de los servicios de telecomunicaciones fijas, móviles y de datos, aprovechando de forma eficiente y eficaz la infraestructura disponible de la Primera Línea del Metro de Quito (PMLQ)” además de los productos de una consultoría que se contrató para estructurar el modelo de negocio y su factibilidad financiera.

En tal contexto, CAF e IDOM realizaron una presentación de los resultados de la consultoría ante la Gerencia General el viernes 19 de febrero de 2021 que permita definir el inicio del proceso de contratación del servicio.

Acciones inmediatas requeridas



- a. Definir el proceso de contratación de acuerdo con lo que establece la normativa vigente, según las recomendaciones efectuadas por IDOM.

2.3. ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

2.3.1.Recepción de bienes

La EPMMQ no cuenta con el inventario de bienes de la PLMQ, ni se encuentra establecido el mecanismo o proceso a través del cual se realizará la recepción, inventario y control de los mismos.

Al momento, se oficializó con el MDMQ la persona designada para el proceso de ingreso de los bienes al sistema. Asimismo, se solicitó a las Gerencias Técnicas que deleguen a personal de sus áreas, para trabajar en la conformación de mesas técnicas de levantamiento de la taxonomía de los activos y clasificación de los mismos.

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer con la Administración General, el protocolo o procedimiento para la recepción de los bienes de la PLMQ, así como su posterior registro y control.
- b. Contar con la normativa para el uso de suelo y subsuelo.
- c. Definir la metodología y cronograma para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.
- d. Contratación de empresa especializada para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.

2.3.2.Seguros



El 31 de marzo de 2021 termina la vigencia de la póliza de Todo Riesgo de Construcción, contratada por Consorcio L1, Acciona, Odebretch, por lo que es fundamental que a partir de esa fecha el Metro de Quito tenga contratada una póliza de seguro que reemplace a la que vencerá. Para este fin, es necesario realizar el proceso de registro de bienes y establecer las condiciones con las que debe contar la póliza, sumas aseguradas, tasas, análisis de riesgos, PML (Pérdidas máximas Probables), coberturas, etc.; actividades que a la fecha no se encuentran iniciadas.

El 18 de febrero de 2021, se mantuvo reunión entre la EPMMQ y representantes de la Secretaría de Seguridad y Riesgos para acordar la actualización de los términos de referencia requeridos para la consultoría de los estudios complementarios para la determinación de las afectaciones en el barrio Solanda, dispuesto por la banca multilateral.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Impulsar de manera inmediata la Consultoría de análisis de riesgo.
- b. Establecer el proceso para definir el detalle de los bienes y su incorporación dentro del catastro municipal (patrimonio) para el aseguramiento posterior de los mismos.

2.3.3.Presupuesto de la EPMMQ

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

El presupuesto global de la empresa está condicionado a la definición del modelo de operación de la PLMQ. Dado que la elección del modelo de operación se encuentra actualmente en proceso de evaluación, la empresa no puede precisar el presupuesto requerido para su funcionamiento.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Definir el modelo de la preoperación y operación y las fechas de implementación.
- b. Coordinar con la Administración General la asignación de recursos.

2.4.JURÍDICO

2.4.1.Comisión para la resolución de controversias



La Comisión de Solución de Controversias es un mecanismo previsto en los Contratos FIDIC para la solución de controversias que surgen producto de la ejecución contractual, mismo que la fecha se encuentra constituido, sin embargo, no ha iniciado el proceso de revisión debido a la falta de levantamiento de los respectivos expedientes por parte de la EPMMQ.

El Consorcio Acciona ha anunciado 266 posibles controversias, de las que las principales a ser presentadas se muestran a continuación:

- a.- Reclamo paro de Tuneladoras y Fabrica de Dovelas.
- b.- Reclamo por pago tardío de planillas.
- c.- Reclamos por cambio de Ley aplicable (Tributos).
- d.- Reclamos por costo de Pandemia Covid y protestas de octubre.

Las controversias suelen tener un impacto alto en el proyecto, pudiendo dificultar su cierre e incrementar sus costos. Por ejemplo, se ha estimado, hasta el momento, que las controversias previstas podrían tener un impacto en el costo del proyecto que asciende a USD. \$ 18.8 millones.

El 18 de febrero de 2021, se llevó a cabo una reunión de seguimiento de las acciones previstas para el intercambio de información entre las partes y los miembros del Dispute Board.

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

Acciones inmediatas requeridas



- a. Reunión con CL1 para la definición de alcances de consultas técnicas al Dispute Board.
- b. Contratar una asesoría legal internacional.
- c. Iniciar con el equipo de trabajo a preparar la defensa de cada caso.
- d. Determinar con el equipo de trabajo las controversias se van a plantear por parte de la EPMMQ.

2.5. OPERACIONES:

2.5.1. Servicio de Recaudo:

La EPMMQ cuenta con una planificación, donde se estima que el sistema de recaudo estará implementado en un tiempo aproximado de entre 8 a 10 meses conforme los informes citados en los antecedentes del presente documento. Hasta la presente fecha se cuenta con un borrador de términos de referencia e inició un estudio de mercado preliminar para establecer las capacidades y costos. Sin embargo, es necesario contar con la definición del medio de pago por parte de la Secretaría de Movilidad, así como, establecer si se realizará un proceso de contratación conjunto con la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, que facilite la integración de ambos subsistemas al utilizar un único sistema de recaudo, obtener mejores condiciones técnicas y económicas y gestionar controversias con el prestador del servicio.

Es importante señalar que, el 22 de septiembre de 2020, la Gerencia de Operaciones de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, emitió el Informe de Justificación para la Implementación Sistema de Recaudo / Controles de Acceso, en el cual concluye: *“Es imperativo y urgente proceder con la contratación de la provisión, montaje, instalación y operación del Sistema Integrado de Recaudo Metro (...) es importante indicar que, si con fecha previa a la terminación de las obras y recepción definitiva de los trenes no se encuentra implementado el Sistema Integrado de Recaudo (incluido los controles de acceso), no sería posible iniciar la operación comercial de la PLMQ (...) Los tiempos de fabricación, suministro y montaje de los equipos (controles de acceso) se estiman (entre 8 y 10 meses), lo*

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

que supone que, considerando la fecha actual, dicho suministro se constituye en **parte de la Ruta Crítica**” (lo resaltado me pertenece).



Mediante Informe Técnico de costos adicionales, para dar respuesta a la solicitud de información indicada en el oficio No. GADDMQ-AG-2020-0594-O, emitido por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Gerencia Técnica del Proyecto GMQ, se indica: “En resumen, y según lo anterior de un total de 35,00 Mill. USD para la finalización de las obras justificado por:

1. Monto adicional para ejecución de trabajos pendientes: 27,6 Mill. USD
2. Monto adicional para revisión de precios: 7,4 Mill. USD
3. TOTAL: 35,00 Mill. USD”

Mediante Informe Sobre Costos Adicionales del Proyecto, emitido por la Dirección de Financiamiento se concluye y recomienda: “Solicitar a la Secretaría de Movilidad en su calidad de ente rector del sector de movilidad, que presente ante la Comisión de Presupuesto y el Concejo Metropolitano para que autorice el incremento en el precio del proyecto y/o endeudamiento a la máxima autoridad del Municipio de Quito, por la suma de USD39'936.250, necesarios para la culminación de la obra Primera Línea de Metro de Quito”

La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, emitió la Certificación Presupuestaria Nro. 1000057028, el 22 de diciembre de 2020, por el valor de CIENTO SESENTA Y SEIS MILLONES CIENTO SETENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS CUARENTA DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA con 58/100 centavos (USD. \$166.171.440,58)

Lo señalado consta en el Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0029-0 del 08 de enero suscrito por el Ing. Edison Yáñez, en su calidad de Gerente General de la EPMMQ, en él solicitó a la Alcaldía Metropolitana: “en mi calidad de Ingeniero me permito recomendar que se suscriba un Acta de Entendimiento que modifique el citado Contrato.” adjuntando los informes anteriormente citados, disposiciones que a la fecha se encuentran en proceso de análisis y revisión por parte del equipo técnico de Metro de Quito.

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

Al momento, se cuenta con el perfil del proyecto y los estudios de prefactibilidad y factibilidad en revisión.

Acciones inmediatas requeridas:

- a. La Secretaría de Movilidad debe atender prontamente el requerimiento de la EPMMQ y EPMTPO sobre la especificación del medio de pago a utilizarse.
- b. Definir el formato de remuneración al proveedor del servicio de recaudo
- c. Definir la viabilidad de realizar un solo proceso de contratación con la EPMTPO.
- d. Estructurar los términos de referencia como un proceso integrado de servicio.
- e. Dar inicio al proceso de contratación del servicio de recaudo.

2.5.2.Preoperación y Operación



Para las fases de preoperación y operación, la EPMMQ cuenta con varios documentos técnicos que cubren aspectos operacionales, económicos y financieros que fueron generados enfocados al proceso de selección de un operador bajo la modalidad de alianza estratégica. No obstante, y pese a que algunos de estos documentos podrían ser reutilizable para evaluar otras alternativas para la operación de la PLMQ, es indispensable que sean sometidos a una revisión técnica especializada para la evaluación de los mismos.

Al momento, la Empresa Publica Metropolitana Metro de Quito se encuentra analizando tres escenarios bajo la gestión directa por contrato, observando en cada uno de estos la pre -operación, la marcha en blanco y la operación comercial del servicio:

- 1. Contratación de servicios de operación y mantenimiento, bajo un proceso de licitación.
- 2. Contratación de asistencia técnica internacional, bajo un proceso de licitación.
- 3. Contratación de servicios de asistencia técnica internacional bajo régimen especial de empresas públicas de la Comunidad Internacional. (Art. 2, núm. 8 LOSNCP).

Es preciso indicar, que en cualquier de estos escenarios la EPMMQ observará los principios que rigen a la contratación pública, esto es transparencia, legalidad, trato justo, igualdad, concurrencia y publicidad, así como la normativa legal vigente citada en el Anexo 1.

-45-

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

Al momento, se ha definido la matriz de seguimiento de actividades para la puesta en marcha de la PLMQ. Se continúa con la evaluación inicial de las alternativas de contratación de la operación y el mantenimiento. (Asistencia Técnica a EPMMQ para operación propia, extensión del contrato de construcción para realizar preoperación; contratación de servicios para preoperación y operación comercial.) Asimismo, se encentra en curso el proceso de contratación de estructurador técnico (Consultoría Internacional, World Bank).



Acciones inmediatas requeridas

- a. Definición del modelo de contratación.
- b. Establecer la propuesta del modelo de operación de la PLMQ.
- c. Reajustar los estudios de estructuración técnica y financiera del proyecto, incluidos los de mantenimiento.
- d. Tramitar y confirmar las certificaciones presupuestarias para todos los contratos de: operación, mantenimiento y servicios.
- e. Proceso fase preparatoria, precontractuales y contratación de los servicios operación y mantenimiento de material rodante.

1.1. Implementación de la integración

La EPMMQ ha venido brindando apoyo técnico a la Secretaría de Movilidad en el desarrollo de las siguientes temáticas:

1. Plan de reestructuración de rutas y las fases de integración del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) con la puesta en marcha de la PLMQ.
2. Desarrollo de la Ordenanza Metropolitana 017-2020 y sus correspondientes anexos.
3. Modelo de Gestión, escenarios y cronograma de implementación del Plan de Reestructuración de Rutas, y el concurso de asignación de paquete de rutas.
4. Participación como delegados técnicos de la EPMMQ, para la fase de implementación del Proyecto de Reestructuración de Rutas en la Unidad Ejecutora del Sistema Integrado de Transporte Público del DMQ – Secretaría de Movilidad.

| | | |
|---|--|---|
|  | INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|--|---|

Acciones inmediatas requeridas

- a. Colaboración técnica en la definición de los procesos de contratación de concursos de los paquetes de asignación del plan de reestructuración de rutas por fases con la puesta en marcha de la PLMQ.

2.5.3. Presupuesto referencial de las alternativas de modelo de gestión para la operación, mantenimiento y transferencia tecnológica de la PLMQ.

En sesión ordinaria de Concejo Metropolitano No. 126, se puso en conocimiento de los señores y señoras concejales las alternativas para la operación del Metro de Quito, sus pros y contras y los posibles mecanismos de contratación pública que se podrían emplear. La EPMMQ se comprometió en complementar esta información con la entrega un informe sobre los costos de dichas alternativas.



(Anexo 2 Presupuesto Referencial-Alternativas de Modelo de Gestión para la operación, mantenimiento y transferencia Tecnológica de la PLMQ)

El cálculo de los costos para las alternativas “Contratación de servicios de operación y mantenimiento” y “Operación propia con asesoramiento técnico”, se muestran a continuación:

Preoperación (6 meses) y operación comercial del año 1 al año 3

| MODELO DE GESTIÓN | PRESUPUESTO PRE-OPERACIÓN | PRESUPUESTO AÑO 1 | PRESUPUESTO AÑO 2 | PRESUPUESTO AÑO 3 |
|---|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Alternativa 1 Contratación de servicios de operación y mantenimiento | \$36.325.322 | \$57.636.806. | \$57.357.182 | \$57.889.062 |
| Alternativa 2 Operación propia con asesoramiento técnico | \$32.435.250,41 | \$47.084.280,46 | \$46.836.538,53 | \$47.336.065,24 |

-44-

| | | |
|---|--|---|
|  | INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|--|---|

Resumen del Presupuesto Total

| MODELO DE GESTIÓN | PRESUPUESTO TOTAL |
|--|-------------------|
| Alternativa 1 Contratación de servicios de operación y mantenimiento | \$ 209.208.371,00 |
| Alternativa 2 Operación propia con asesoramiento técnico | \$173.692.134,64 |

La alternativa de operación propia presenta un costo menor debido a que no incluye utilidad para el operador; también representa una opción de utilizar de manera directa mano de obra nacional calificada (la cual será debidamente capacitada y certificado) para este tipo de servicios.



En las dos alternativas se requiere aporte municipal para cubrir los costos de operación puesto que los ingresos generados en la operación comercial no cubren todos los egresos, más aún en Preoperación que no se generan ingresos y se requieren incluso completar elementos que son fundamentales en la operación (certificación presupuestaria de la alternativa 1 con un presupuesto referencial de \$209.208.371,00 y de la alternativa 2 con un presupuesto referencial de \$ 173.692.134,64).

El realizar operación propia con asistencia técnica asegura tener una buena eficiencia en la prestación del servicio y además disminuye los costos asociados, solamente se debe realizar una buena selección y formación del personal tomando las previsiones de tiempo.

Para la elaboración de los estudios finales que permitan obtener los presupuestos referenciales para la contratación de los servicios contratados se deberá realizar los respectivos estudios previos y de mercado, al no existir experiencia local para los análisis hasta ahora realizado se han usado productos de consultorías contratadas por la Empresa Metro de Quito.

2.6. IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

2.6.1. Compensaciones a negocios afectados

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

La EPMMQ, a través de un estudio técnico realizado en el año 2019, que consistió en el Levantamiento de Información Económica de los negocios ubicados en el área de influencia directa de las estaciones de la PLMQ, determinó la afectación a cinco negocios ubicados en las Áreas de Influencia Directa-AID de las estaciones de la PLMQ, sujetos de compensación, definiendo el protocolo legal a ser utilizado para implementar el pago de dichas compensaciones, mediante actas y sesiones de mediación con cada uno de los dueños de los negocios afectados, así como la aprobación por parte del Concejo Metropolitano de Quito en cumplimiento al Art. 331, literal (f) del COOTAD.

Las mediaciones sobre los 5 casos de compensaciones estaban programadas desde febrero hasta marzo 2021. La Procuraduría General del Estado ha agendado 4 audiencias hasta el momento.

Acciones inmediatas requeridas



- a. Mediaciones en la Procuraduría General del Estado
- b. Remisión de informes a la PGE
- c. Solicitar autorización de pagos al Consejo Metropolitano

2.6.2. Predios afectados en el barrio Solanda

El Directorio de la EPMMQ sesionó el 09 de febrero de 2021, en el cual se resolvió conformar una comisión técnica interdisciplinaria denominada "Comisión Solanda", conformada por el equipo técnico, jurídico y de seguros de la Empresa, Quito Honesto, Hugo Yépez y la Secretaría de Seguridad y Riesgos, Secretaría de Inclusión Social y Secretaría de Hábitat y vivienda.

Acciones inmediatas requeridas

- a. La EPMMQ organizará las mesas técnicas de la "Comisión Solanda", para el seguimiento, accione y contingentes para definir soluciones a la problemática.
- b. La EPMMQ organizará reuniones con la Superintendencia de Compañías y Seguros, para determinar las posibles acciones en cuanto a la reclamación de los seguros.

| | | |
|---|--|---|
|  | INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|--|---|

2. CONCLUSIONES

1. Las tres fases, planificación, construcción y operación, de las obras denominadas “mega” tienen una serie de complejidades propias de su magnitud y de la cantidad y diversidad de actores involucrados en desarrollo de los proyectos. La PLMQ culminó la primera de estas tres fases, está a puertas de culminar la segunda y debemos preparar el proceso para que la tercera fase inicie de manera eficiente y genere los beneficios a los Quiteños, que este importante proyecto se planteó en su inicio. El informe aquí presentado, busca dar cumplimiento a la Resolución Nro. C001-2021 del 05 de enero del 2021, y a la vez, informar al consejo de la ciudad y por su medio a nuestros mandantes, el avance en las acciones implementadas para la Operación de la PLMQ y su sistema de recaudo.



2. En lo que respecta a la obra civil no se presenta un avance significativo en cuanto a la culminación de los ítems constructivos pendientes, no obstante, la actualización de la Tabla de rubros únicos, cantidades y precios (TRUCP) se encuentra actualmente validada y aprobada por la Fiscalizadora (MAC) y la Gerencia Técnica del Proyecto (GMQ), requisito para dar viabilidad al acta de variación a ser suscrita con el nuevo programa de actividades.

3. La EPMMQ ha trabajado en conjunto con la Secretaría de Movilidad en la definición de aspectos técnicos para la implementación del Sistema Integrado de Transporte y que se relacionan con el Plan de reestructuración de rutas y fases de integración, desarrollo de la Ordenanza Metropolitana 017-2020 y Modelo de gestión del Plan de reestructuración de rutas. Estas acciones permitirán que los subsistemas de transporte público puedan funcionar de forma más coordinada, eficaz y con una lógica de integralidad y, así mismo, asegurará que el Metro de Quito cuente con suficiente demanda para su operación.

4. Los costos de las alternativas de operación presentadas al Concejo Metropolitano se resumen en el siguiente cuadro:

| Modelo de gestión | Total |
|--|------------------|
| Alternativa 1 Contratación de servicios de operación y mantenimiento | \$209.208.371,00 |
| Alternativa 2 Operación propia con asesoramiento técnico | \$173.692.134,64 |

Las ventajas de la alternativa de operación propia con asistencia técnica frente a la gestión propia con la contratación de servicios de operación, es que presenta un costo menor debido a que no incluye utilidad para el operador; se utilizaría en mayor proporción mano de obra

| | | |
|---|---|---|
|  | <p>INFORME RESPECTO DE LAS GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO Y DE SU SISTEMA DE RECAUDO</p> <p>Operación Primera Línea del Metro de Quito</p> |  |
|---|---|---|

nacional calificada; se asegura contar con un alto grado de eficiencia y se disminuyen costos asociados.

Ambas alternativas requerirán de financiamiento municipal debido a que los ingresos por concepto de operación serán insuficientes.



Firmado electrónicamente por:
**ANDREA
 CRISTINA
 FLORES ANDINO**

**Andrea Flores Andino
 GERENTE GENERAL
 EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO**

-42-



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0140-O

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

Asunto: Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021.

Señora Abogada
Damaris Priscila Ortiz Pasuy
Secretaria General del Concejo (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

En atención al Oficio Nro. GADDMQ-SGCMM-2021-0448-O de 04 de febrero de 2021, mediante el cual se convoca para el día 09 de febrero a las 09h00 a sesión No. 126 Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, para tratar entre otros puntos del orden del día: "*V. Presentación de Informe de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021. (...)*"; al respecto, dando cumplimiento a la Resolución No. C001-2021 de 05 de enero de 2021, me permito remitir a usted adjunto al presente, los informes técnico y jurídico así como la presentación, que serán expuestos en la sesión de Concejo antes referida.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

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

Anexos:

- Memorando Nro. EPMPQ-GJ-2021-0080-M.pdf
- Memorando Nro. EPMMQ-GO-2021-0029-M.pdf
- Análisis de Alternativas REV0802 AF.pdf



Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0140-O

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

| Acción | Siglas Responsable | Siglas Unidad | Fecha | Sumilla |
|---|--------------------|---------------|------------|---------|
| Elaborado por: MARIA ELENA CANO RESTREPO | mc | EPMMQ-CI | 2021-02-08 | |
| Aprobado por: ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO | AF | EPMMQ-GG | 2021-02-08 | |





Memorando Nro. EPMMQ-GO-2021-0029-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

PARA: Sra. Abg. Andrea Cristina Flores Andino
Gerente General Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

ASUNTO: INFORME DE ALTERNATIVAS

Con la finalidad de llevar a cabo la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, adjunto al presenté sírvase encontrar el "Informe de Análisis de Alternativas del Modelo de Gestión para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro", para su gentil revisión y aprobación.

Atentamente,

Sr. Alvaro Nicolas Guzman Jaramillo
GERENTE DE OPERACIONES EPM METRO DE QUITO

Anexos:

- INFORME DE ANALISIS DE ALTERNATIVAS DEL MODELO DE GESTION.pdf

Copia:

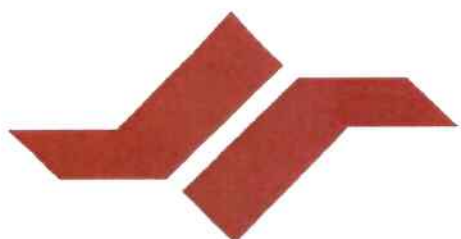
Sr. Ing. Diego Andres Saenz Tinoco
Director de Planificación y Control de Gestión EPM Metro de Quito

Sra. Mgs. Natalya Lizbeth Mejia Morejon
Secretaria de General EPM Metro de Quito

| Acción | Siglas Responsable | Siglas Unidad | Fecha | Sumilla |
|---|--------------------|---------------|------------|---------|
| Elaborado por: MARIA BELEN SUAREZ GALARZA | ms | EPMMQ-GO | 2021-02-07 | 3 |
| Aprobado por: ALVARO NICOLAS GUZMAN JARAMILLO | AG | EPMMQ-GO | 2021-02-08 | |

Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
Calle Montúfar N2-50 y Sucre
PBX: (02) 382 7860 www.metrodequito.gob.ec





Metro

INFORME

Análisis de alternativas del Modelo de Gestión

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO

Quito, febrero de 2021

METRO

Contenido

| | |
|--|----------|
| MODELO DE GESTIÓN: OPERACIÓN PROPIA CON ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIALIZADA Y CONTRATACION DE SERVICIOS PARA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO | 3 |
| ANTECEDENTES | 3 |
| MODELO DE GESTION CON OPERACIÓN PROPIA CON SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIALIZADA..... | 4 |
| EVALUACIÓN DE ALTERNATIVA..... | 5 |
| VENTAJAS:..... | 5 |
| DESVENTAJAS..... | 6 |
| MODELO DE GESTIÓN CON CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DE METRO | 6 |
| VENTAJAS | 7 |
| DESVENTAJAS..... | 7 |
| CONCLUSIONES | 8 |

MODELO DE GESTIÓN: OPERACIÓN PROPIA CON ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIALIZADA Y CONTRATACION DE SERVICIOS PARA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

ANTECEDENTES

De acuerdo con las competencias de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), contenidas en las Ordenanza Metropolitana 0383 de 03 de abril de 2013, en la que indica, art 2. literal b): *“Administrar, operar, mantener y en general explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del subsistema de transporte público Metro de Quito”*.

Para dar cumplimiento al objeto para el cual fue creada la Empresa Pública, y toda vez que el proyecto de construcción de la Primera Línea del Metro de Quito se encuentra por finalizar, es necesario definir el modelo de gestión que permita la operación del proyecto, así como el mantenimiento de los subsistemas y su integración al Sistema de Transporte Público de la ciudad para que finalmente se convierta en el eje estructurador de este sistema.

Mediante Ordenanza Metropolitana No. 017-2020, de 01 de diciembre de 2020, se aprueba la *“Ordenanza Metropolitana Reformatoria del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito que establece la integración de los subsistemas del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros”*, que contiene las siguientes definiciones:

- a) Red integrada de Transporte y proceso de implementación por fases, que define al Metro como eje vertebrador del sistema.
- b) Tarifa del sistema integrado y del subsistema Metro de Quito.
- c) Política Tarifaria.
- d) Mecanismo de distribución de ingresos a operadores.

Con los antecedentes anteriores, los objetivos de definir un modelo de gestión para la operación de la PLMQ son, entre otros, los siguientes:

- Poner en marcha la PLMQ en el menor tiempo posible una vez que esté concluida la obra.
- Operar el sistema de manera eficiente, segura y con los mejores estándares de calidad para el usuario.
- Gestionar integralmente los recursos asignados a la EPMMQ apuntando a la rentabilidad financiera y social de sus usuarios.

En virtud de la gestión por contrato en el que el Código Municipal faculta a las Empresas Públicas que han sido creadas para brindar el servicio de transporte público de

pasajeros, se han analizado dos modelos de gestión para llevar a cabo la operación y mantenimiento del subsistema Metro de Quito, que consisten en:

- Operación propia con servicios de asistencia técnica especializada.
- Operación propia contratando servicios de operación y mantenimiento de la PLMQ.

MODELO DE GESTION CON OPERACIÓN PROPIA CON SERVICIOS DE ASISTENCIA TÉCNICA ESPECIALIZADA

En vista que localmente no se cuenta con la experiencia de operación y mantenimiento de sistemas Metro, la EPMMQ ha previsto la alternativa de realizar operación propia contando con asistencia técnica especializada en este tipo de explotación de servicios, esta alternativa permitirá asistir y transferir el conocimiento necesario al personal que contrataría la empresa localmente y de esta manera garantizar el óptimo funcionamiento del sistema y atender las actividades propias de este tipo de sistemas.

Algunas de las actividades de soporte que brindará este equipo consultor serían las siguientes:

- Acompañamiento en todo el proceso de preparación y en la puesta en operación comercial.
- Acompañamiento en la selección de personal local para la operación de la PLMQ.
- Acompañamiento durante la capacitación del personal operativo clave por parte del constructor.
- Evaluación y seguimiento al desempeño del personal operativo.
- Verificación del desempeño de operadores, requisito que permitirá obtener la aprobación para operar este tipo de servicio, el cual será verificado por la autoridad competente.
- Acompañamiento en la recepción y pruebas funcionales de los bienes que entregará el constructor y proveedor de los sistemas y material rodante, al momento se están ejecutando algunas pruebas.
- Ajuste en la planificación operativa y en los planes necesarios para la operación de la PLMQ.
- Asistencia en la programación de mantenimientos de material rodante y sistemas de apoyo a la operación de la PLMQ y transferencia del conocimiento al personal local a contratar
- Acompañamiento y transferencia de conocimiento en la ejecución de la marcha blanca.
- Apoyo en el levantamiento de proceso operativos y administrativos que permitan obtener certificaciones de calidad con buenas prácticas internacionales.
- Acompañamiento en la operación comercial.
- Acompañamiento en el levantamiento de indicadores operacionales y de calidad de servicio.

- Soporte en las actividades de mantenimiento del material rodante, sistemas e infraestructura que componen la PLMQ.
- Soporte en el cumplimiento del plan ambiental de la PLMQ.
- Asesoría en la ejecución de planes de comunicación para buen uso del servicio Metro dirigido a la comunidad con énfasis en la generación de normas de comportamiento por parte de empleados y usuarios de este subsistema de transporte de la ciudad de Quito.
- Diseño de estrategia comercial para ejecutar actividades que permitan obtener mayores ingresos no operacionales y reducir algunos costos operacionales
- Acompañamiento a la selección y adjudicación de entidad externa responsable de la verificación de la calidad del servicio.

La alternativa de operación propia con servicios de acompañamiento externo cuenta con resultados exitosos a nivel de Latinoamérica (Panamá, Chile, entre otros), por lo cual es una opción viable y comprobada para la eventual operación de la primera línea de Metro.

“Un ejemplo de servicio de acompañamiento se dio en Panamá con el consorcio formado por Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), la española Ayesa y la panameña Inelectra se encarga de la gestión del proyecto y la asistencia técnica de la primera línea de metro de la ciudad de Panamá.

El contrato incluye los servicios de apoyo, coordinación y asistencia técnica para asegurar su explotación durante el primer año de puesta en servicio.

TMB, en concreto, supervisa las instalaciones y el diseño de las estaciones y los trenes que circulan por esta primera línea de metro de la ciudad de Panamá, que tiene una longitud aproximada de 14 kilómetros y 15 estaciones, instalación de cocheras y talleres, además de un centro de control y mando para la operación del sistema.

La línea 1 de Panamá incluye, además, trenes de hasta seis coches, de una longitud de unos 100 metros con capacidad máxima para una demanda estimada de transporte de unos 40.000 pasajeros por hora y sentido, como proyección para el año 2025”. (Panamá – Operación propia con asistencia técnica (Gerencia Sombra).

EVALUACIÓN DE ALTERNATIVA

Para tener criterios más claros de selección, a continuación, se detallan algunas de las ventajas y desventajas identificadas desde la óptica de la operación.

VENTAJAS:

Contar con la experiencia de un grupo de consultores que permitirán a la EPMMQ adquirir el conocimiento para operar y mantener el sistema metro, cumpliendo la normativa nacional e internacional para este tipo de servicios y el uso eficiente del material rodante, sistemas y subsistemas.

Optimización del tiempo para la operación comercial, mientras se ejecutan los procesos propios de la empresa como la recepción de obra, material rodante y sistemas; se podría iniciar con la selección y formación de personal, capacitándose para la ejecución de las pruebas funcionales del sistema y la posterior marcha en blanco.

Operación enfocada a la ciudadanía generando no solamente un sentido de pertenencia del sistema lo que genera un menor porcentaje de daños en la infraestructura y material rodante, también equilibra los intereses sociales de la ciudad con la sustentabilidad financiera del proyecto.

Generación de nuevas oportunidades de negocio para la ciudad, exportadores de conocimiento y habilidades específicas ya generadas durante la construcción del sistema y que ahora se amplían con los conocimientos adquiridos en el proceso de operación.

Desarrollar capacidad y conocimiento para los ecuatorianos, dentro del proceso de selección, formación, y operación del personal permite crear nuevas competencias para la población que habita en la capital, creando nuevas fuentes de trabajo con eventual proyección internacional (exportación de conocimiento) de alta calidad.

DESVENTAJAS

Se requiere de un proceso de aprendizaje más extenso, ya que se requiere capacitar un mayor número de personal, además los procesos de capacitación deberán abarcar mayor cantidad de temas debido a la falta de conocimiento local.

Gasto corriente más alto debido a la escala salarial que tiene una empresa pública municipal. Las escalas no son negociables y están establecidas en la normativa existente.

Se requiere una reestructura completa de la EPMMQ, para pasar de ser una empresa administradora de un contrato de construcción de obra civil a una empresa operadora de un sistema de transporte subterráneo.

MODELO DE GESTIÓN CON CONTRATO DE SERVICIOS PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DE METRO

Este modelo de gestión se fundamenta en la contratación de una empresa internacional operadora de subsistemas metro bajo un contrato de servicios para que desarrolle un conjunto de actividades especializadas del servicio Metro de Quito, las cuales están ligadas directamente a la operación y mantenimiento de los subsistemas especializados como el de señalización ferroviaria y el mantenimiento de material rodante; el mantenimiento no especializado de la infraestructura (como ascensores, escaleras eléctricas) en el que se cuenta con experiencia local se han previsto realizarlos de manera independiente. Es importante indicar que los contratos de operación y mantenimiento no deben superar el 35% de subcontratación.

En cuanto a los contratos de servicios complementarios como el de limpieza, seguridad civil y recaudo se propone ejecutarlos de manera independiente.

Es necesario indicar que la integración de cronogramas de intervención en los diferentes contratos y su ejecución torna compleja la gestión. Para los contratos de operación y mantenimiento se ha considerado un plazo de 3.5 años debido a que en este tiempo se justifica la inversión que realizaría un operador internacional para establecerse en el país para la ejecución del contrato, además, se ha considerado que los dos primeros años debido a la COVID 19 la demanda de pasajeros se vería afectada y se estabilizaría al tercer año de operación por lo cual se tendría un año de contrato en condiciones normales de demanda, además este plazo se considera suficiente para la transferencia tecnológica y que la Empresa Metro de Quito pueda adquirir el conocimiento para operar de manera propia.

Por otra parte, los plazos para los contratos de servicios de limpieza, seguridad civil y recaudo, se está analizando la factibilidad de cada uno para establecer el plazo y presupuesto.

VENTAJAS

La contratación de un servicio de operación garantiza la participación de empresas que ya tienen conocimiento y experiencia de cada uno de los procesos que se necesitan para realizar la operación de un sistema de transporte público tipo metro pesado, es decir tendría un menor margen de error en el desarrollo de cada una de las actividades para el desarrollo del servicio.

Mayor agilidad en el manejo de personal por las facilidades que permite el régimen de contratación. Las menores restricciones administrativas existentes para un privado permiten mayor flexibilidad en establecimiento de horarios, salarios y otros permitidos por las leyes existentes.

Se asigna responsabilidad a un tercero por medio de un contrato de prestación de servicios. Los riesgos, fallas, incidencias que se pudieran presentar en el desarrollo de la operación comercial, estarían establecidas en un contrato, con cláusulas que establecen sanciones ante eventuales reducción en el nivel de servicios.

DESVENTAJAS

Para la contratación de un operador es necesario ajustar, ampliar y desarrollar estudios e información con un mayor detalle para la elaboración de Términos de Referencia necesitando así un tiempo adicional para su desarrollo, lo que podría demorar la operación comercial del servicio.

En el caso un contrato de servicios el operador buscará tener un valor de utilidad por sus actividades y servicios prestados. Esto genera costos adicionales que deberán ser cubiertos con aportes municipales. Es decir, se estaría utilizando dinero público para garantizar operación y la utilidad financiera de un operador privado.

La presencia del COVID-19 ha cambiado la forma de transportarnos a nivel mundial, más teletrabajo, más gente caminando y montando bicicleta y nuevas medidas operativas para la prestación de los distintos servicios. Todas las empresas operadoras de

transporte están en procesos de cambios internos drásticos para entender la nueva realidad y preparar planes y estrategias que satisfagan los nuevos requerimientos de los ciudadanos. Esto genera incertidumbre en los eventuales operadores, mismos que serán evidenciados en los costos para instalar una operación fuera de sus jurisdicciones.

CONCLUSIONES

Las dos opciones anteriormente indicadas son viables desde el punto de vista técnico y legal. Las dos opciones cumplen con el régimen de contratación pública. Se mantiene el objetivo de tener un proceso con transparencia, legalidad, trato justo, igualdad, concurrencia y publicidad.

A continuación, se resumen los aspectos e indicadores más importantes para la selección de la alternativa del modelo de gestión más favorable para la operación y el mantenimiento de la PLMQ:

| Alternativas/ Indicadores | TIEMPO | EFICIENCIA | CAPACIDAD Y CONOCIMIENTO LOCAL | DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO |
|--|--------|------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| Operación Propia con asistencia técnica especializada | X | X | X | X |
| Contratación de Servicio de O&M | | X | | X |

En cuanto al indicador de eficiencia en la modalidad de contratación de Operación Propia con asistencia técnica especializada; similar a otros países se alcanzaría este indicador después de un tiempo de aprendizaje (Panamá realizó operación propia con asistencia técnica especializada durante dos años) y el manejo de un proceso de gestión integral.

| | | |
|--------------------------------|---|--------------|
| Elaborado por: | Jhonatan Bravo Byron Domínguez Belén Suárez | 7. 0 3 |
| Colaboración de: | Gabriela Paz Rubén Lozano | 2 |
| Revisado por: y Aprobado Al | Alvaro Guzmán | AG. |



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

PARA: Sra. Abg. Andrea Cristina Flores Andino
Gerente General Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

ASUNTO: Informe jurídico sobre alternativas legales de contratación para la Operación, Mantenimiento y Transferencia Tecnológica de la PLMQ

De mi consideración:

En atención al oficio No. EPMMQ-GG-2021-0033-M de 27 de enero de 2021, mediante la cual conformó la comisión de trabajo para la definición del modelo de operación de la Primera Línea del Metro de Quito, esta Gerencia Jurídica procede a emitir el informe de análisis respecto a las posibles alternativas legales de contratación para la *"Operación, Mantenimiento y Transferencia Tecnológica de la PLMQ"*, conforme lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y Ley Orgánica de Empresas Públicas:

I. ANTECEDENTES:

1.1. Mediante Ordenanza Metropolitana No. 0237, discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano el 12 de abril de 2012, sancionada por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito el 27 de los mismos mes y año, se creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), cuyo objeto principal es desarrollar, implementar y administrar el Subsistema de Transporte Público Metro de Quito; misma que fue reformada por la Ordenanza Metropolitana No. 383, sancionada el 02 de abril de 2013, ampliando su objeto social que incluye la administración, la operación, mantenimiento y en general, la explotación de la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.

1.2. Mediante Resolución Administrativa No. 016 de 15 de noviembre de 2012, el señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, declaró de interés prioritario el Proyecto Metro de Quito, como elemento fundamental del nuevo Sistema Integrado de Pasajeros de Quito.

1.3. El 12 de mayo de 2017, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, con fondos proporcionados por el Banco Interamericano de Desarrollo a través de la Cooperación Técnica, contrató a la firma Steer Davies Gleave para que preste los servicios de consultoría para la *"Evaluación de alternativas y diseño del modelo de explotación de la Primera Línea del Metro de Quito"* cuyo objeto consistía en evaluar y



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

recomendar el modelo de operación y mantenimiento idóneo para la Primera Línea del Metro de Quito y establecer los parámetros básicos de explotación.

1.4. En el 2018 el Banco Mundial contrató a Deloitte para que preste los servicios de consultoría para la *"Estructuración del modelo de negocio para operación privada y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito"*, cuyo objeto consistía en definir el modelo de negocio para la participación del sector privado en la operación y mantenimiento del proyecto PLMQ que cumpla con los objetivos de política de la EPMMQ; delinear los términos legales, de financiamiento, financieros e institucionales preliminares (estructuración preliminar); producir los análisis necesarios para la consideración y aprobación de dicho modelo de negocio por parte de las autoridades locales pertinentes; y definir la hoja de ruta y el alcance de la estructuración.

1.5. El 10 de octubre de 2018, el Banco Interamericano de Desarrollo contrató a Deloitte para que preste los servicios de consultoría para la *"Estructuración técnica, legal, financiera del contrato de operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito"*.

1.6. El 18 de mayo de 2020, el Banco Mundial contrató a IKONS para que preste los servicios de consultoría para la *"Asesoría Técnica a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito durante el proceso de selección del operador de la Primera Línea del Metro de Quito y la firma del Contrato para la Operación y Mantenimiento de la PLMQ"* cuyo objeto consistía: *"Identificar los criterios exigidos por las mejores prácticas internacionales para este tipo de proyectos y diseñar un proceso de selección de un operador de la Primera Línea del Metro de Quito y acompañar y asesorar técnicamente a la Empresa Pública metropolitana metro de Quito proporcionando análisis, sustentos técnicos y financieros en el proceso de cierre de la versión definitiva del contrato con el Operador de la Primera Línea del Metro de Quito."*

1.7. En diciembre de 2020, el Banco Interamericano de Desarrollo contrato al Dr. Juan Pablo Aguilar para que preste los servicios de consultoría de: *"Asesoramiento Legal al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito para la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito"*

I. BASE LEGAL:

2.1. El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador preceptúa que: *"Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente"*



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley (...)".

2.2. El artículo 227 de la Carta Magna, establece, que: *"La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación"*.

2.3. El artículo 313 de la Constitución de la República del Ecuador, señala: *"El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.*

Los sectores estratégicos, de decisión y control exclusivo del Estado, son aquellos que por su trascendencia y magnitud tienen decisiva influencia económica, social, política o ambiental, y deberán orientarse al pleno desarrollo de los derechos y al interés social.

Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley".

2.4. El artículo 315 de la Constitución de la República del Ecuador, señala: *"El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas. Las empresas públicas estarán bajo la regulación y el control específico de los organismos pertinentes, de acuerdo con la ley; funcionarán como sociedades de derecho público, con personalidad jurídica, autonomía financiera, económica, administrativa y de gestión, con altos parámetros de calidad y criterios empresariales, económicos, sociales y ambientales. Los excedentes podrán destinarse a la inversión y reinversión en las mismas empresas o sus subsidiarias, relacionadas o asociadas, de carácter público, en niveles que garanticen su desarrollo. Los excedentes que no fueran invertidos o reinvertidos se transferirán al Presupuesto General del Estado. (...)"*

2.5. La Corte Constitucional a través de la Sentencia No. 001-12-SIC-CC publicada en el Registro Oficial 629, Suplemento del 30 de enero de 2012 interpretó los artículos 313, 315 y 316 de la Constitución de la República en el siguiente sentido:

"1. De conformidad con lo manifestado en los considerandos que anteceden, el Pleno de la Corte Constitucional interpreta los artículos 313, 315 y 316 de la Constitución de la República, en los siguientes términos: Debe entenderse que las empresas públicas únicamente gozan de la facultad de gestionar los sectores estratégicos y/o prestar los servicios públicos, para los que hubieren sido autorizadas, sin que les esté permitido a su



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

vez, a dichas empresas públicas, delegar a la iniciativa privada la gestión de los sectores estratégicos y/o la prestación de los servicios públicos, lo cual es competencia de los organismos pertinentes conforme lo establecido en la ley. (Lo subrayado me pertenece).

2. Por lo tanto, solo el Estado Central puede autorizar a las empresas públicas la gestión de los sectores estratégicos y/o la prestación de los servicios públicos. Dicha autorización se realizará a través de las autoridades de control y regulación competentes de la Administración Pública o gobierno central, que tengan dicha atribución legal. Interpretése la gestión del sector estratégico como la prestación del servicio público relacionado con el respectivo sector estratégico.

3. Por otra parte, debe interpretarse que el Estado Central, a través de las autoridades de control y regulación competentes de la Administración Pública o gobierno central, que tengan dicha atribución legal, podrá delegar a empresas mixtas, o excepcionalmente a la iniciativa privada o economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y/o la prestación de los servicios públicos, en los casos contemplados en la ley de la materia o sector pertinente.

4. También debe interpretarse que cuando las instituciones del Estado requieran gestionar algún sector estratégico como medio para poder prestar los servicios públicos que les son inherentes, como en el ejemplo que expone el señor presidente de la república en la solicitud de interpretación constitucional, respecto al Ministerio de Defensa, aquellas no necesitan constituir empresas públicas ni compañías de economía mixta para poder acceder a los títulos habilitantes respectivos, a través de las autoridades de control y regulación competentes de la Administración Pública o gobierno central, que tengan dicha atribución legal. Así, para concederle frecuencias dentro del espacio radioeléctrico al Ministerio de Defensa para la gestión de sus comunicaciones, dicha entidad podría ser directamente beneficiaria de un título habilitante, sin necesidad de tener que constituir una empresa pública.

5. Asimismo, se interpretará en lo atinente a casos de excepción indicados en el punto 3 de esta sentencia esto es, para que la iniciativa privada y la economía popular y solidaria puedan gestionar sectores estratégicos y/o prestar servicios públicos en el ámbito de las disposiciones constitucionales consultadas, deberán ceñirse a lo establecido en la ley correspondiente y a lo regulado por las autoridades competentes de la Administración Pública o gobierno central, que tengan dicha atribución legal".

6. De Conformidad con lo establecido en el artículo 52 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional, para el periodo de transición, aplicables a la presente causa, esta sentencia interpretativa tiene carácter normativo y rige hacia el futuro, así como el carácter vinculante general, de conformidad con lo

Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

señalado en el artículo 159 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 52 del 22 de octubre del 2009."

2.6. El primer inciso del artículo 425 de la Constitución de la República establece el orden jerárquico de las normas jurídica, y dispone:

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

2.7. La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, que en su artículo 1 establece: *"Esta Ley establece el Sistema Nacional de Contratación Pública y determina los principios y normas para regular los procedimientos de contratación para la adquisición o arrendamiento de bienes, ejecución de obras y prestación de servicios, incluidos los de consultoría, que realicen: 1. Los Organismos y dependencias de las Funciones del Estado. 2. Los Organismos Electorales. 3. Los Organismos de Control y Regulación. 4. Las entidades que integran el Régimen Seccional Autónomo. 5. Los Organismos y entidades creados por la Constitución o la Ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado. 6. Las personas jurídicas creadas por acto legislativo seccional para la prestación de servicios públicos. 7. Las corporaciones, fundaciones o sociedades civiles en cualquiera de los siguientes casos (...)"*

2.8. El numeral 8 del artículo 2 de la norma legal antes referida determina:

"Art. 2.- Régimen Especial.- Se someterán a la normativa específica que para el efecto dicte el Presidente de la República en el Reglamento General a esta Ley, bajo criterios de selectividad, los procedimientos precontractuales de las siguientes contrataciones:

...8. Los que celebren el Estado con entidades del sector público, éstas entre sí, o aquellas con empresas públicas o empresas cuyo capital suscrito pertenezca, por lo menos en el cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público o sus subsidiarias; y las empresas entre sí. También los contratos que celebren las entidades del sector público o empresas públicas o empresas cuyo capital suscrito pertenezca por lo menos en cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público, o sus subsidiarias, con empresas en las que los Estados de la Comunidad Internacional participen en por lo menos el cincuenta (50%) por ciento, o sus subsidiarias (...) El régimen especial previsto en este numeral para las empresas públicas o empresas cuyo capital suscrito pertenezca, por lo menos en cincuenta (50%) por ciento a entidades de



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

derecho público o sus subsidiarias se aplicará únicamente para el giro específico del negocio; en cuanto al giro común se aplicará el régimen común previsto en esta Ley. La determinación de giro específico y común le corresponderá al Director General o la Directora del Servicio Nacional de Contratación Pública."

2.9. El artículo 3 de la LOSNCP establece que: "*Art. 3.- Contratos Financiados con Préstamos y Cooperación Internacional.- En las contrataciones que se financien, previo convenio, con fondos provenientes de organismos multilaterales de crédito de los cuales el Ecuador sea miembro, o, en las contrataciones que se financien con fondos reembolsables o no reembolsables provenientes de financiamiento de gobierno a gobierno; u organismos internacionales de cooperación, se observará lo acordado en los respectivos convenios. Lo no previsto en dichos convenios se regirá por las disposiciones de esta Ley"*.

2.10. El artículo 6, Definiciones, en su numeral de la LOSNCP define los servicios de consultoría: "*8. Consultoría: Se refiere a la prestación de servicios profesionales especializados no normalizados, que tengan por objeto identificar, auditar, planificar, elaborar o evaluar estudios y proyectos de desarrollo, en sus niveles de pre factibilidad, factibilidad, diseño u operación. Comprende, además, la supervisión, fiscalización, auditoría y evaluación de proyectos ex ante y ex post, el desarrollo de software o programas informáticos así como los servicios de asesoría y asistencia técnica, consultoría legal que no constituya parte del régimen especial indicado en el número 4 del artículo 2, elaboración de estudios económicos, financieros, de organización, administración, auditoría e investigación"*.

2.11. El primer inciso del artículo 23 de la LOSNCP dispone: "*Art. 23.- Estudios.- Antes de iniciar un procedimiento precontractual, de acuerdo a la naturaleza de la contratación, la entidad deberá contar con los estudios y diseños completos, definitivos y actualizados, planos y cálculos, especificaciones técnicas, debidamente aprobados por las instancias correspondientes, vinculados al Plan Anual de Contratación de la entidad"*.

2.12. El artículo 24, por su parte, determina la necesidad de contar previamente con la disponibilidad presupuestaria como requisito previo a la convocatoria: "*Art. 24.- Presupuesto.- Las entidades previamente a la convocatoria, deberán certificar la disponibilidad presupuestaria y la existencia presente o futura de recursos suficientes para cubrir las obligaciones derivadas de la contratación. El Reglamento establecerá las formas en que se conferirán las certificaciones o los mecanismos electrónicos para la verificación a que se refiere el inciso anterior.*

2.13. El artículo 37 de la LOSNCP determina lo que sigue: "*Art. 37.- Ejercicio de la*



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

Consultoría.- La consultoría será ejercida por personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que, para celebrar contratos con las entidades sujetas a la presente Ley, deberán inscribirse en el Registro Único de Proveedores RUP.

La participación de consultores extranjeros, en los procesos de contratación pública, sean estas personas naturales o jurídicas, se limitará a los servicios, campos, actividades o áreas en cuyos componentes parcial o totalmente no exista capacidad técnica o experiencia de la consultoría nacional, certificadas por el Servicio Nacional de Contratación Pública quien para el efecto de proporcionar esta certificación deberá solicitar mediante aviso público la presentación de expresiones de interés de proveedores de bienes y servicios nacionales. Si en un plazo de ocho (8) días de solicitada dicha expresión de interés no existen interesados nacionales, o los que manifiesten su interés no cumplen con la capacidad técnica o experiencia solicitada, entonces autorizará a la entidad el concurso de prestadores de servicios de consultoría extranjeros.

Esta autorización no impide que una vez iniciado el proceso contractual una persona natural o jurídica nacional participe del mismo”.

2.14. El numeral 2 del artículo 48, determina uno de los casos en los que cabe el procedimiento de licitación que interesa a este análisis: “Art. 48.- *Procedencia.- La licitación es un procedimiento de contratación que se utilizará en los siguientes casos:*

...2. Para contratar la adquisición de bienes o servicios no normalizados, exceptuando los de consultoría, cuyo presupuesto referencial sobrepase el valor que resulte de multiplicar el coeficiente 0,000015 por el monto del Presupuesto inicial del Estado del correspondiente ejercicio económico; y,”

2.15. El artículo 100 del Reglamento a la LOSNCP, regula el procedimiento de contratación basado en el artículo 2, numeral 8 de la LOSNCP, y dice: *Art. 100.- Contrataciones con empresas públicas internacionales.- Las contrataciones que celebren el Estado o las entidades y empresas consideradas en el numeral 8 del artículo 2 de la Ley, con empresas públicas de los Estados de la Comunidad Internacional, se realizarán de conformidad con los términos y condiciones constantes en los tratados, convenios, protocolos y demás instrumentos internacionales, de haberlos; así como, en acuerdos, cartas de intención y demás formas asociativas; en el caso de no haberse previsto un régimen de contratación específico, se seguirá el procedimiento previsto en el artículo precedente.*

Para el propósito de este artículo, como empresas públicas de los Estados de la Comunidad Internacional se entienden a las personas jurídicas, las empresas o las subsidiarias de éstas, creadas o constituidas bajo cualquier forma jurídica, cuyo capital, rentas o recursos asignados pertenezcan al Estado de la Comunidad Internacional, en una proporción superior al cincuenta por ciento.



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

2.16. El artículo IV.2.7 del Código Municipal, respecto al Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, señala que la gestión del mismo debe permitir la participación de sujetos de derecho privado y de las empresas públicas metropolitanas que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito hubiera creado o cree para este propósito.

2.17. Respecto de las Empresas Públicas, el artículo IV.2.18, que se refiere a las empresas públicas metropolitanas responsables de la gestión del servicio de transporte público de pasajeros:

Son Operadoras de Transporte las empresas públicas metropolitanas que el Distrito Metropolitano de Quito hubiere constituido para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

- 1. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en los Subsistemas de Transporte o sus componentes que se hubieren determinado en el acto normativo de su constitución y en aquellos que el Administrador del Sistema determine, en consulta con la máxima autoridad administrativa del Distrito Metropolitano de Quito.*
- 2. Las empresas públicas metropolitanas prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en virtud del acto normativo de su creación o la resolución del Administrador o Administradora del Sistema, por lo que no requerirán de otro título habilitante.*
- 3. La prestación del servicio de transporte público de pasajeros a cargo de las empresas públicas metropolitanas estará sujeta a los instrumentos de planificación y a las reglas de carácter técnico y operativo expedidos por el Administrador del Sistema.*
- 4. La infracción de los instrumentos de planificación y reglas técnicas y operativas expedidas por el Administrador o Administradora del Sistema, hacen personalmente responsables a los servidores de las empresas públicas metropolitanas a cargo de las materias respectivas.*

2.18. Así mismo, el artículo IV.2.19 *ibídem* dice: "De manera ordinaria, cuando la prestación del servicio de transporte público de pasajeros esté encomendada a una empresa pública metropolitana, esta empleará la gestión institucional directa, arbitrando los mecanismos que sean necesarios para proveerse de los medios humanos y materiales para este propósito.", y por otro lado, el artículo IV.2.20 le faculta a emplear la gestión directa por contrato: "1. Cuando la empresa pública metropolitana a cargo del servicio de transporte público de pasajeros no cuente con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, podrá emplear la modalidad de gestión por contrato, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

regula la contratación pública. 2. En caso de que la empresa pública metropolitana emplee la modalidad de gestión por contrato, la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en ella, por lo que, sin perjuicio de los efectos contractuales, las acciones u omisiones de los contratistas respecto del Administrador o Administradora del Sistema y de los usuarios son de su exclusiva responsabilidad."

2.19. Mediante Resolución Nro. C 005-2021 de 19 de enero de 2021, el Concejo Metropolitano de Quito, resolvió: "Artículo 3.- Exhortar a los miembros del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y a su Gerente General, que la selección del operador público o privado para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, responda a los principios de transparencia, legalidad, trato justo, igualdad, concurrencia y publicidad, de conformidad con la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública."

I. ANÁLISIS:

El transporte de pasajeros en el Ecuador, conforme al artículo 46 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que "consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro".

La misma Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece en su artículo 55 que el servicio de transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación de dicho servicio. En consecuencia, es competencia del Estado, y en el caso de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, del Municipio esa potestad contralora de gestionar o prestar servicios públicos, ya sea a través de su institución como tal, o a través de una gestión propia institucional, creando empresas públicas para dicho fin o realizando gestión directa por contrato al amparo de la norma que regula la contratación pública ecuatoriana, tal como lo establecen los artículos 315 y 316 de la Constitución de la República y el artículo 275 del COOTAD sobre las Modalidades de gestión.

Se debe entender a la gestión directa como aquella que lleva a cabo la propia Administración, y en la que la titularidad y gestión no se separan en ninguno de los supuestos (titularidad y gestión permanecen en manos públicas). Puede llevarse a cabo por órganos creados por la propia Administración, en cuyo caso estaríamos ante la denominada gestión directa institucional ya sea a través de una unidad administrativa o mediante la creación de empresas públicas (Art. 276, Art. 277 COOTAD; Art. IV.2.19 Código Municipal), con autonomía financiera y administrativa para la gestión y provisión de servicios públicos; en esta línea, la gestión de un servicio público mediante la creación



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

de un ente de Derecho público, en cuyo capital participe la Administración de forma exclusiva o mayoritaria ha de ser considerada como directa.

En este sentido, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como titular de la prestación del Servicio de Transporte, al amparo de la Constitución, la Ley Orgánica de Empresas Públicas y la normativa metropolitana, creó mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 237 sancionada el 27 de abril de 2012, y reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 383 de 02 de abril de 2013, contenida en el Código Municipal en el CAPITULO XII, SECCION VI, TTITULO V DE LAS EMPRESAS METROPOLITANAS CAPITULO I del libro 2.1 , a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que tiene entre sus objetos principales el de: *"b. Administrar, operar, mantener y, en general, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito; c) Prestar servicios atinentes al objeto previsto en el literal anterior, a través de la infraestructura a su cargo, directamente o por cualquier medio permitido por el ordenamiento jurídico; y, d. Las demás actividades operativas y de prestación de servicios relativas a las competencias que le corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito del manejo integral del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito."*

Así también, la normativa metropolitana ha previsto que las empresas públicas metropolitanas a cargo de servicios públicos de transporte puedan realizar gestión directa por contrato, cuando no cuenten con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública. (Art. IV.2.20 Código Municipal), figura que no implica una delegación del servicio a un tercero, como la misma norma lo señala, ya que en esta modalidad la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en la empresa pública. En consecuencia, conforme a las disposiciones antes mencionadas, es la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito la competente para prestar el servicio de transporte público del subsistema de Transporte Metro de Quito.

Es importante mencionar que la Corte Constitucional del Ecuador, en la Sentencia Interpretativa No. 001-12-SIC-CC, determinó que una empresa pública, bajo el argumento de asociarse con un ente privado o de la economía popular y solidaria, no puede delegar a la iniciativa privada la gestión de los sectores estratégicos y/o la prestación de los servicios públicos, puesto que esto es competencia de los organismos pertinentes conforme lo establecido en la ley.

Por lo indicado, el servicio de transporte público tal y como se encuentra definido en la legislación ecuatoriana no puede ser delegado a la iniciativa privada a través de una



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

empresa pública sino únicamente a través del titular del servicio, que en el caso que nos amerita, es el GAD Metropolitano de Quito.

Por otra parte, las empresas públicas sí están en la capacidad legal de llevar adelante los procedimientos de régimen común y de régimen especial contemplados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento y resoluciones emanadas del órgano rector de la contratación pública, como es el SERCOP. Dentro de los procesos sujetos a la LOSNCP se encuentra la prestación de servicios y los servicios de consultoría.

Al referimos al régimen de contratación de las empresas públicas, el artículo 34 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas señala que, bajo el régimen común, las contrataciones de bienes, obras y servicios, incluidos los de consultoría, que realicen las empresas públicas, se sujetarán a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General y demás disposiciones administrativas aplicables.

En las reuniones de trabajo mantenidas con la Gerencia General y demás gerencias de la EPMMQ, se ha discutido y analizado el desfase o atraso que existiría en implementar el procedimiento precontractual que corresponda para contar oportunamente con los servicios de una empresa con altas calificaciones y experiencia para iniciar la pre operación y posteriormente la operación comercial de la Primera Línea del Metro de Quito PLMQ, habida cuenta de que el 31 de marzo de 2021 iniciará el proceso de recepción de todas las obras que fueron contratadas con el Consorcio Línea I CLI y que le fecha final de entrega sería en el mes de octubre de 2021, conforme la revisión que a la presente fecha la Empresa se encuentra efectuando sobre la línea base propuesta por el Constructor.

Todos los procedimientos determinados en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública suponen que la entidad contratante, en este caso la EPMMQ, cuenta con dos requisitos fundamentales, a saber: (i) contar con los estudios y diseños completos, definitivos y actualizados, planos y cálculos, especificaciones técnicas, debidamente aprobados por las instancias correspondientes, vinculados al Plan Anual de Contratación de la entidad; y (ii) Contar con la certificación de disponibilidad presupuestaria para cubrir la totalidad del costo de la obra, bien, servicio o consultoría a contratar. Solo entonces es posible iniciar el procedimiento precontractual que corresponda.

En las reuniones de trabajo se ha expresado que el Municipio del Distrito Metropolitano estará en capacidad de certificar la disponibilidad presupuestaria para cubrir el egreso resultante de la contratación de servicios de la empresa operadora que resulte seleccionada, con lo que se cumpliría la disposición del artículo 24 de la LOSNCP.

Asimismo, se deberá contar con los estudios completos, diseños y especificaciones



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

técnicas que implica la prestación del servicio a contratar.

Cumplidos que sean los dos requisitos fundamentales antes señalados, así como los que corresponden a la fase de preparación, y encontrándose la EPMMQ dentro del ámbito de aplicación de la citada Ley, se pueden determinar los siguientes tipos de procedimientos relacionados con el objeto de contratación requerido:

1. Procedimientos de régimen común:

El numeral 65.1 del artículo 2 de la Resolución No. RE-SERCOP-2016-0000072 de 31 de agosto de 2016, define a los servicios como: *"Prestaciones de hacer, consistentes en el desarrollo de una actividad o labor temporal, que realiza un proveedor, para atender una necesidad de la entidad contratante, pudiendo estar sujeta a resultados para considerar terminada tal prestación."* Esta definición guarda relación con el objeto de contratación requerido por la EPMMQ, y adicional a aquello, de acuerdo con el monto del presupuesto referencial, se puede acoger la modalidad de contratación establecida en el artículo 48 de la LOSNCP: *"La licitación es un procedimiento de contratación que se utilizará en los siguientes casos: (...) 2. Para contratar la adquisición de bienes o servicios no normalizados, exceptuando los de consultoría, cuyo presupuesto referencial sobrepase el valor que resulte de multiplicar el coeficiente 0,000015 por el monto del Presupuesto inicial del Estado del correspondiente ejercicio económico (...)"*

Este tipo de procedimiento comprende la fase preparatoria (elaboración de toda la documentación relevante) y la fase precontractual que inicia con la publicación de la convocatoria, preguntas, aclaraciones, observaciones y respuestas, contenidos y análisis de las ofertas, informes de evaluación hasta la adjudicación y notificación de los resultados de dicho procedimiento.

Cabe resaltar que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 52 del Reglamento General a la LOSNCP, el término entre la convocatoria y cierre de recepción de ofertas no será menor a diez días ni mayor a treinta días.

Para el caso que se analiza, el procedimiento del régimen común aplicable a la contratación del servicio de operación de la PLMQ sería el de licitación, considerando que el monto de la contratación excede el coeficiente 0,0002, que para el presente ejercicio fiscal representa \$ 6.416.072,68.



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

1. Procedimiento de régimen especial:

Otro tipo de procedimiento viable jurídicamente para la contratación del servicio es el de régimen especial determinado en el numeral 8 del artículo 2 de la LOSNCP: *"8. Los que celebren el Estado con entidades del sector público, éstas entre sí, o aquellas con empresas públicas o empresas cuyo capital suscrito pertenezca, por lo menos en el cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público o sus subsidiarias; y las empresas entre sí. También los contratos que celebren las entidades del sector público o empresas públicas o empresas cuyo capital suscrito pertenezca por lo menos en cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público, o sus subsidiarias, con empresas en las que los Estados de la Comunidad Internacional participen en por lo menos el cincuenta (50%) por ciento, o sus subsidiarias (...) El régimen especial previsto en este numeral para las empresas públicas o empresas cuyo capital suscrito pertenezca, por lo menos en cincuenta (50%) por ciento a entidades de derecho público o sus subsidiarias se aplicará únicamente para el giro específico del negocio; en cuanto al giro común se aplicará el régimen común previsto en esta Ley. La determinación de giro específico y común le corresponderá al Director General o la Directora del Servicio Nacional de Contratación Pública."*

Cabe resaltar que, dentro de este tipo de procedimiento, si bien se efectúa una invitación directa a la entidad o empresa seleccionada, es necesario previamente contar con el estudio de mercado, para cuyo efecto se deberá cumplir con un proceso de comparación de ofertas técnicas y económicas, que permitan seleccionar la más conveniente a los intereses institucionales y cumplir de esa manera con la Resolución C 005-2021 emanada del Concejo Metropolitano. Dicha invitación deberá ser justificada a través de la conveniencia y viabilidad técnica y económica de la contratación.

Considerando la naturaleza de la contratación requerida por la EPMMQ, es necesario tomar en cuenta que el artículo 100 del Reglamento General a la LOSNCP, faculta a las entidades contratantes a celebrar contratos con empresas públicas de los Estados de la Comunidad Internacional, es decir, personas jurídicas, empresas o subsidiarias de éstas, creadas o constituidas bajo cualquier forma jurídica, cuyo capital, rentas o recursos asignados pertenezcan al Estado de la Comunidad Internacional, en una proporción superior al cincuenta por ciento.

Estas contrataciones podrán ser reguladas por términos y condiciones constantes en tratados, convenios, protocolos y demás instrumentos internacionales, de haberlos; así como, en acuerdos, cartas de intención y demás formas asociativas. En el caso de no haberse previsto un régimen de contratación específico, se seguirá el procedimiento previsto en el artículo 99 del Reglamento en referencia.



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

Es importante mencionar que para la aplicación de los procesos comunes o régimen especial antes referidos es necesario que previo al inicio se cuenten con los fondos presupuestarios suficientes (certificación presupuestaria) conforme lo establece el artículo 115 del Código orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, que expresamente señala: *"Ninguna entidad u organismo público podrán contraer compromisos, celebrar contratos, ni autorizar o contraer obligaciones, sin la emisión de la respectiva certificación presupuestaria"*.

- *Alternativas posibles, considerando el alcance de los servicios a contratar para la operación y mantenimiento de la PLMQ.*

Como se ha determinado en este informe, es posible llevar adelante la contratación del servicio de operación y mantenimiento de la PLMQ, siempre sujetos a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, bajo el régimen común o bajo régimen especial.

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

Considerando las dos variables que ofrece la LOSNCP y las consideraciones de orden técnico que analiza actualmente la EPMMQ, se abre un abanico de cuatro alternativas posibles, estableciendo el siguiente orden de prelación:

- a) Contratación de Asistencia técnica bajo régimen especial, con una empresa pública de la Comunidad Internacional (Art. 2, num 8, LOSNCP).
- b) Contratación de servicios de operación completa bajo régimen especial (Art. 2, num 8, LOSNCP)
- c) Contratación de Asistencia técnica bajo régimen común de servicios de consultoría (Art. 40, num 3 LOSNCP);
- d) Contratación de servicios de operación completa bajo régimen común (Art. 48, num 2 LOSNCP).



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

Considerando que todas las alternativas que se presentan cuentan con el fundamento legal, los factores a considerar para la decisión estriban en los tiempos que tomaría cada uno de los procedimientos, por lo cual se adjunta un cronograma por cada uno, debiendo señalar que todos los procedimientos tienen una fase preparatoria y la fase precontractual en los términos que la ley prevé.

En la fase preparatoria es posible ajustar los tiempos, en la medida en que la EPMMQ cuente con la capacidad de generar, en el corto plazo, con los insumos necesarios y cumplir los procedimientos para convocar los procesos.

Los tiempos establecidos en la fase precontractuales obedecen a los mínimos y máximos que se establece en la propia ley, lo que los hace más difíciles de ajustar o acortar.

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

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

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

Es fundamental destacar la importancia de dar pleno cumplimiento a las disposiciones contenidas en los artículos 23 y 24 de la LOSNCP, que señalan la necesidad de contar con estudios, diseños y especificaciones técnicas completas, así como con la certificación de disponibilidad presupuestaria, que constituyen el punto de inicio del procedimiento que se



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

lleve adelante.

I. CONCLUSIONES:

En virtud de los antecedentes, base legal y análisis expuestos en el presente informe, esta Gerencia Jurídica concluye:

1. Que la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, creada para gestionar un servicio bajo la competencia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, está facultada para ejecutar planes, programas y proyectos referidos al mantenimiento, operación, explotación y desarrollo del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, por gestión directa., por tanto, el marco jurídico aplicable está dado por la Ley Orgánica del Sistema Nacional del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento y resoluciones expedidas por el SERCOP.
2. Para el caso de asistencia técnica, la figura aplicable es la contratación de servicios de consultoría, sea por régimen especial (empresa pública de la comunidad internacional) o por régimen común (concurso público); y,
3. Para el caso de contratación del servicio completo de operación y mantenimiento de la PLMQ la figura aplicable es la contratación de servicios, sea por régimen especial (empresa pública de la comunidad internacional), o por régimen común (licitación).

I. RECOMENDACIONES:

Las figuras que se recomienda aplicar para la contratación de la "OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PLMQ", son las siguientes, en orden de prelación:

1. Contratación de Asistencia técnica bajo régimen especial, con una empresa pública de la Comunidad Internacional (Art. 2, num 8, LOSNCP).
2. Contratación de servicios de operación completa bajo régimen especial (Art. 2, num 8, LOSNCP)
3. Contratación de Asistencia técnica bajo régimen común de servicios de consultoría (Art. 40, num 3 LOSNCP);
4. Contratación de servicios de operación completa bajo régimen común (Art. 48, num 2 LOSNCP).



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

Se recomienda particularmente las siguientes, que permitirían arribar a la operación dentro de los plazos que la EPMMQ requiere cumplir:

1. Contratación de Asistencia técnica bajo régimen especial, con una empresa pública de la Comunidad Internacional (Art. 2, num 8, LOSNCP).
2. Contratación de servicios de operación completa bajo régimen especial (Art. 2, num 8, LOSNCP)

El presente informe no se pronuncia sobre aspectos técnicos o económicos, por no ser de su competencia, los cronogramas propuestos por esta Gerencia, se han establecido a partir de la fase precontractual, considerando que para ello se deberá previamente dar cumplimiento a todos los requisitos establecidos para la fase preparatoria, que son de responsabilidad de diversas áreas técnicas, financieras, e incluso algunas que dependerán del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Dr. Galo Fabian Torres Gallegos
GERENTE JURÍDICO EPM METRO DE QUITO

Copia:

Sr. Abg. Guido Fabian Vallejo Galarraga
Coordinador Interinstitucional 2 Jurídico EPM Metro de Quito

Sr. Alvaro Nicolas Guzman Jaramillo
Gerente de Operaciones EPM Metro de Quito

Sr. Arq. Hidalgo Aurelio Nuñez Lucio
Coordinador Interinstitucional 2



Memorando Nro. EPMMQ-GJ-2021-0080-M

Quito, D.M., 08 de febrero de 2021

quito
Empresa Pública Metropolitana Me.
Calle Montúfar N2-50 y Sucre
PBX: (02) 382 7860 www.metrodequito.gob.ec

Documento Firmado
electrónicamente por
GALO FABIAN
TORRES GALLEGOS



Oficio Nro. GADDMQ-AM-2021-0086-OF

Quito, D.M., 27 de enero de 2021

Asunto: Convocatoria a sesión ordinaria de Directorio de la EMP Metro de Quito

Señor
Bernardo Abad Merchan
Concejal Metropolitano
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señora
Gissela Elizabeth Chalá Reinoso
Concejala Metropolitana
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Ingeniero
Lenin Patricio Muñoz Alvarez
Secretario General de Planificación (E)
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Señor Licenciado
Guillermo Eugenio Abad Zamora
Secretario de Movilidad
GAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su Despacho

De mi consideración:

De conformidad a lo dispuesto en los artículos 8 y 9 número 13 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, en concordancia con los artículos 1.2.84 y siguientes del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en mi calidad de Presidente del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, convoco a sesión **ordinaria** del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que se realizará el día **lunes 1 de febrero de 2021, a las 08h00**, vía plataforma Teams (link será enviado desde la EPMMQ), con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. Conocimiento del estado situacional de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito.

Adjunto, para conocimiento de los miembros del Directorio, remito el Informe del Estado Situacional de la operación de la Primera Línea del Metro de Quito.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Oficio Nro. GADDMQ-AM-2021-0086-OF

Quito, D.M., 27 de enero de 2021

Documento firmado electrónicamente

Dr. Jorge Homero Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Anexos:

- EPMMQ - Informe situacional operación Concejo 24012021.pdf

Copia:

Señora Abogada
Andrea Cristina Flores Andino
Gerente General Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

Señora Doctora
Claudia Ivette Charvet Montufar
Secretaria General

| Acción | Siglas Responsable | Siglas Unidad | Fecha | Sumilla |
|---|--------------------|---------------|------------|---------|
| Elaborado por: Pubenza Maria Fuentes Flores | pmff | AM | 2021-01-27 | |
| Elaborado por: Carmen Ximena Aguirre Tenezaca | cxat | AM | 2021-01-27 | |
| Revisado por: Pubenza Maria Fuentes Flores | pmff | AM | 2021-01-27 | |
| Aprobado por: Jorge Homero Yunda Machado | JY | AM | 2021-01-27 | |

OPERACIÓN PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO

ANTECEDENTES:

- El proyecto de la Primera Línea de Metro de Quito (PMLQ), constituye un proyecto de interés y prioridad metropolitana y nacional, por el aporte al mejoramiento del servicio de transporte público, al desarrollo de la economía urbana y al cuidado del medio ambiente, que conllevará a una mejora sustantiva a calidad de vida de los quiteños.
- El subsistema Metro de Quito, funcionará de forma articulada y eficiente con el sistema de transporte del DMQ para asegurar el derecho de los ciudadanos el acceso a una transportación, confiable, equitativa, segura y ambientalmente amigable; que aporte a la productividad, el progreso socioeconómico, y al mejoramiento del nivel de vida de los quiteños.
- De conformidad con la Ordenanza de creación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, esta tiene como misión fundamental el desarrollar, implementar, administrar y operar el subsistema de Transporte Metro de Quito, en el marco de las políticas y normativa legal vigente y aplicable.
- Siendo que la fase constructiva del Proyecto Primera Línea Metro de Quito Fase 2, está próxima a concluir e iniciar su fase de pre operación y operación comercial, le corresponde a la EPMPQ aunar todos sus esfuerzos para concretar la puesta en servicio y cumplir con el objeto para el cual fue creada.
- Mediante Resolución No. C 001 – 2021 emitida el 05 de enero de 2021, mediante la cual entre otras cosas se solicita a la Empresa Publica Metropolitana Metro de Quito: *“(...) c. Disponer al (...), Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo”*.
- En sesión No. 120 extraordinaria del Concejo Metropolitano llevada a cabo el 07 de enero de 2021, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito presentó ante este cuerpo edilicio, el *“Informe detallado sobre el modelo de gestión que se propone para la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y las razones jurídicas, técnicas, económicas y financieras que sustentan la propuesta, en cumplimiento de la Resolución No. C001-2021, sancionada el 05 de enero de 2021”*.
- En sesión de Directorio de la Empresa Pública Metro de Quito, de 12 de enero de 2020, se designó a Andrea Flores Andino, Gerente General.
- En este sentido, en el presente informe se establecen los puntos críticos y acciones a realizar por parte de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, así como las alternativas que están siendo analizadas por esta Empresa Pública Metropolitana, para la puesta en servicio del subsistema Metro de Quito, bajo esta nueva administración.

DESARROLLO

A continuación, se presenta un resumen del estado situacional de los principales hitos del proyecto que están vinculados directamente con la operación de la primera línea del metro de Quito, mismos que se encuentran agrupados en 5 secciones: infraestructura, administrativo financiero, jurídico, operación y los nudos críticos de impacto social y ambiental.

1. INFRAESTRUCTURA

1.1. Finalización de la obra civil

En lo que respecta a la obra civil, existen varios ítems que se encuentran pendientes de culminación, entre los principales: la losa de cierre del Fondo de Saco El Labrador, la reurbanización del Parque Tortuga en la estación de Jipijapa, el Acceso 1 de la Estación Universidad Central, Iluminación LED en bocas de acceso, finalización de las bocas de acceso, instalación de los equipos de recaudo (barreras de acceso), entre otros, lo que conlleva que la fecha de finalización de la obra, conforme los informes presentados por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa, el Gerenciamiento del Proyecto y la fiscalización de la obra, sea octubre del 2021 con un incremento en los costos del proyecto de aproximadamente 27.6 millones, mismos que a la presente fecha ya se encuentran financiados por parte de la municipalidad.

Lo señalado consta en el Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0029-0 del 08 de enero suscrito por el Ing. Edison Yáñez, en su calidad de Gerente General de la EPMMQ, en el solicitó a la Alcaldía Metropolitana: *“en mi calidad de Ingeniero me permito recomendar que se suscriba un Acta de Entendimiento que modifique el citado Contrato.”* adjuntando los informes anteriormente citados.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Suscribir el Acta de entendimiento para la finalización de la obra, que contiene los principales hitos pendientes dentro de la recepción final de la misma, documento que se venía trabajando dentro de la Empresa Pública Metro de Quito, desde el mes de marzo de 2020 y que cuenta con la certificación presupuestaria correspondiente.

1.2. Recepción de obras

La EPMMQ cuenta con la delegación No. A-085-2020 para la recepción de los bienes de la PLMQ, sin embargo, por parte de la Empresa no se ha definido los mecanismos para la recepción, registro contable y control de los bienes.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer con la Administración General, el protocolo o procedimiento para la recepción de los bienes de la PLMQ así como su posterior registro y control.
- b. Coordinar con la Administración General el aseguramiento de los bienes de la PLMQ.

2. EQUIPOS E INSTALACIONES

2.1. Puesta en servicio del puesto de control central - PCC

El PCC estará constituido por varios sistemas y equipos necesarios para monitorear, controlar y regular el funcionamiento de la Primera Línea del Metro de Quito, a la fecha el PCC registra una avance del 46,86%.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Elaboración de un cronograma de integración de los subsistemas al PCC.
- b. Pruebas SAT (Site Acceptance Test).
- c. Pruebas de Integración de todos los sistemas en el SCADA del PCC.

2.2. Equipos de las estaciones

Se encuentra en proceso la instalación de los siguientes equipos en 15 estaciones, registrándose los siguientes avances de ejecución de los subsistemas de la PLMQ:

| SISTEMA | AVANCE |
|--------------------------|--------|
| SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA | 83,62% |

| | |
|--|--------|
| ENERGÍA: SUBESTACIONES ELECTRICAS | 92,25% |
| ENERGÍA: DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA | 93,69% |
| ENERGÍA: ELECTRIFICACIÓN | 97,94% |
| ASCENSORES Y ESCALERAS MECÁNICAS | 96,95% |
| PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS | 62,21% |
| VENTILACIÓN | 71,74% |
| TELECOMUNICACIONES | 68,52% |
| CONTROL DE ESTACIONES | 62,37% |
| PUESTO DE CONTROL CENTRAL | 46,86% |

Acciones inmediatas requeridas

- a. Pruebas SAT en cada uno de los subsistemas.
- b. Realización de pruebas de integración.

2.3. Homologación de trenes



Es indispensable cumplir con los requerimientos inherentes al proceso de homologación de vehículos de transporte masivo que se encuentran definidos por la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), posterior a lo cual, se deberá gestionar la obtención de la documentación habilitante para la homologación de dichas unidades y la operación comercial de dichas unidades.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Organizar reunión de trabajo con el MTO y la ANT (Dirección de Regulación), a fin de revisar y acordar el cumplimiento de cada uno de los requisitos solicitados por la ANT, indispensable para la circulación de los trenes durante la prestación del servicio.

2.4. Sistemas de señalización

Las pruebas del sistema de señalización tanto en vía, embarcado en tren, así como su correcta integración, es un requisito mínimo e indispensable para el inicio de pruebas de pre-operación

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

con pasajeros. A la fecha existe una problemática administrativo-legal con los contratos de CL1/Bombardier que limita la definición de un mecanismo para el inicio de dichas pruebas, que bajo cualquier esquema, no podrán finalizar antes de junio del 2021.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Identificar el mecanismo administrativo-legal para formalizar la entrega de trenes a CL1/Bombardier para la ejecución de las pruebas SAT.
- b. Elaborar un esquema y cronograma de ejecución de pruebas para Equipamiento Embarcado y Sistema de Señalización.

2.5. Red de emergencias P25

La integración con la Red Nacional Troncalizada RNT AP25 gestionada por el SIS ECU911 y por CNT EP permitirá la atención de situaciones de emergencia en la PLMQ, y facilitará la coordinación de actividades con los organismos de socorro que se encuentren en superficie.

El Metro de Quito cuenta con la aprobación definitiva para que sus instalaciones sean consideradas como parte de la red nacional troncalizada; para el efecto, es necesario realizar el proceso de contratación de la RNT AP25, que tiene un plazo planificado de ejecución de 6 meses para el sistema alterno (antenas) y 1 año para el sistema principal (cable radiante).

Acciones inmediatas requeridas

- a. Aprobación por parte de Quito Honesto de la versión corregida de los términos de referencia, estudios de viabilidad y de mercado para la contratación del servicio.
- b. Solicitud de Certificación PAC, POA y Presupuestaria para iniciar la contratación del servicio.

2.6. Red de telecomunicaciones externas

Como parte de la explotación de las instalaciones de la PLMQ, se ha considerado como servicio no tarifario la implementación de la red de telecomunicaciones para que los usuarios de la PLMQ puedan acceder al Servicio Móvil Avanzado – SMA (telefonía celular e internet), para el efecto, se ha llevado a cabo una consultoría con fondos no reembolsable (convenio de cooperación técnica no reembolsable, del 17 de mayo de 2019) para “evaluar e identificar el modelo de negocios idóneo para la explotación de los servicios de telecomunicaciones fijas, móviles y de datos, aprovechando de forma eficiente y eficaz la infraestructura disponible de la Primera Línea del Metro de Quito (PMLQ)” además de los

productos de una consultoría que se contrató para estructurar el modelo de negocio y su factibilidad financiera.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Presentación y evaluación de los resultados de la consultoría, que establece el modelo de explotación a través de una Alianza Estratégica

3. ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

3.1. Fideicomiso

En coordinación con la Secretaría de Movilidad, se constituirá un Fideicomiso para receptor los recursos provenientes del cobro de tarifas, ingresos no-operacionales, asignaciones presupuestarias, regalías y otros, como parte de la red integrada del sistema de transporte público de pasajeros; y para que sea utilizado, mediante una orden de prelación predefinida, con el fin de cubrir las obligaciones financieras. Hasta el momento, por parte de la Secretaría de Movilidad, se ha entregado a la Administración General y al Ministerio de Economía y Finanzas una propuesta de estructuración del fideicomiso para su revisión y comentarios.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Con los insumos que sean entregados por parte de la Secretaría de Movilidad, elaborar las minutas de los fideicomisos para remitir al Ministerio de Finanzas
- b. Gestionar con el Ministerio de Finanzas la aprobación respectiva.
- c. Concurso público de selección del fiduciario.

3.2. Recepción de bienes

Al momento la EPMMQ no cuenta con el inventario de bienes de la PLMQ, ni se encuentra establecido el mecanismo o proceso a través del cual se realizará la recepción, inventario y control de los mismos.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer con la Administración General, el protocolo o procedimiento para la recepción de los bienes de la PLMQ así como su posterior registro y control.
- b. Contar con la normativa para el uso de suelo y subsuelo.

- c. Definir la metodología y cronograma para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.

3.3. Seguros

El 31 de marzo de 2021 termina la vigencia de la póliza de Todo Riesgo de Construcción, contratada por Consorcio L1, Acciona, Odebrecht, por lo que es fundamental que a partir de esa fecha el Metro de Quito tenga contratada una póliza de seguro que reemplace a la que vencerá. Para este fin, es necesario realizar el proceso de registro de bienes y establecer las condiciones con las que debe contar la póliza, sumas aseguradas, tasas, análisis de riesgos, PML (Pérdidas máximas Probables), coberturas, etc.; actividades que a la fecha no se encuentran iniciadas.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Impulsar de manera inmediata la Consultoría de análisis de riesgo.
- b. Establecer el proceso para definir el detalle de los bienes y su incorporación dentro del catastro municipal (patrimonio) para el aseguramiento posterior de los mismos.

3.4. Presupuesto de la EPMMQ

El presupuesto global de la empresa está condicionado a la definición del modelo de operación de la PLMQ. Dado que la elección del modelo de operación se encuentra actualmente en proceso de evaluación, la empresa no puede precisar el presupuesto requerido para su funcionamiento.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Definir el modelo de la preoperación y operación y las fechas de implementación.
- b. Coordinar con la Administración General la asignación de recursos.

4. JURÍDICO

4.1. Comisión para la resolución de controversias

La Comisión de Solución de Controversias es un mecanismo previsto en los Contratos FIDIC para la solución de controversias que surgen producto de la ejecución contractual, mismo que la fecha se encuentra constituido, sin embargo, no ha iniciado el proceso de revisión debido a la falta de levantamiento de los respectivos expedientes por parte de la EPMMQ.

El Consorcio Acciona ha anunciado 266 posibles controversias, de las que las principales a ser presentadas se muestran a continuación:

- a.- Reclamo paro de Tuneladoras y Fabrica de Dovelas.
- b.- Reclamo por pago tardío de planillas.
- c.- Reclamos por cambio de Ley aplicable (Tributos).
- d.- Reclamos por costo de Pandemia Covid y protestas de octubre.
- e.- Reclamo por costos indirectos.

Las controversias suelen tener un impacto alto en el proyecto, pudiendo dificultar su cierre e incrementar sus costos. Por ejemplo, se ha estimado, hasta el momento, que las controversias previstas podrían tener un impacto en el costo del proyecto que asciende a USD. \$ 18.8 millones.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Contratar una asesoría legal internacional.
- b. Iniciar con el equipo de trabajo a preparar la defensa de cada caso.
- c. Determinar con el equipo de trabajo las controversias se van a plantear por parte de la EPMMQ.

4.2. Expropiaciones

El Proyecto PLMQ requiere expropiar 6 predios privados y 7 predios públicos:

Predios Privados:

De los 6 predios privados, 5 se encuentra ya con declaratoria de Utilidad Pública, suscrita el Acta de Negociación entre las partes y actualmente se está tramitando la transferencia de dominio y liquidación de impuestos en el MDMQ. Respecto al predio restante, al ser un área comunal que afecta a más de 400 familias del Conjunto residencial “Las Cuadras”, se emitirá un acto administrativo de expropiación y se consignará el valor correspondiente.

Predios Públicos:

Respecto de los predios públicos el avance que tiene la Empresa es muy poco, pues la Resolución de Delegación otorgada por la Alcaldía para su tramitación, plantea la suscripción de un Acta de Imposibilidad de Acuerdo descartando las formas de transferencia de dominio

establecidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas (permuta, compraventa, donación, transferencia de activos, etc.) previo al proceso de expropiación. Hasta la fecha, el acta en mención, no ha sido suscrita con las diferentes entidades públicas.

Adicionalmente, los Organismos Multilaterales de Crédito exigen el cumplimiento de las políticas de salvaguardas para los casos de reasentamiento involuntarios conocidos en nuestra legislación como expropiaciones. El cumplimiento de la política radica en pagar a los afectados el valor comercial del inmueble objeto de la expropiación, esto es incompatible con nuestra legislación que plantea como valor indemnizatorio el valor determinado por el Catastro.

Para solventar este problema, el 20 de enero de 2021, el Banco Mundial y la Contraloría General del Estado suscribieron un nuevo convenio para el tratamiento de las expropiaciones.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Definir si se aplicarán las políticas de los organismos multilaterales para los casos de expropiación o sí, por el contrario, la empresa se atenderá a lo que señala la legislación nacional.

4.3. Normativa MTOP

La EPMMQ, desde el 20 de enero de 2020, se encuentra participando en la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador"; misma que construirá la normativa nacional que deberán cumplir los sistemas de transporte urbanos guiados, entre ellos, el Metro de Quito.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Participación activa en la revisión de los borradores de los productos de la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador"

5. OPERACIONES

5.1. Servicio de Recaudo

La EPMMQ cuenta con una planificación, donde se estima que el sistema de recaudo estará implementado un tiempo aproximado de entre 8 a 10 meses conforme los informes citados

en los antecedentes del presente documento. Hasta la presente fecha se cuenta con un borrador de términos de referencia e inició un estudio de mercado preliminar para establecer las capacidades y costos del mercado. Sin embargo, es necesario contar con la definición del medio de pago por parte de la Secretaría de Movilidad, así como, establecer si se realizará un proceso de contratación conjunto con la EPMTQP, que facilite la integración de ambos subsistemas al utilizar un único sistema de recaudo, obtener mejores condiciones técnicas y económicas y gestionar controversias con el prestador del servicio.



Es importante señalar que, el 22 de septiembre de 2020, la Gerencia de Operaciones de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, emitió el Informe de Justificación para la Implementación Sistema de Recaudo / Controles de Acceso, en el cual concluye: *“Es imperativo y urgente proceder con la contratación de la provisión, montaje, instalación y operación del Sistema Integrado de Recaudo Metro (...) es importante indicar que, si con fecha previa a la terminación de las obras y recepción definitiva de los trenes no se encuentra implementado el Sistema Integrado de Recaudo (incluido los controles de acceso), no sería posible iniciar la operación comercial de la PLMQ (...) Los tiempos de fabricación, suministro y montaje de los equipos (controles de acceso) se estiman (entre 8 y 10 meses), lo que supone que, considerando la fecha actual, dicho suministro se constituye en parte de la Ruta Crítica”* (lo resaltado me pertenece).

Mediante Informe Técnico de costos adicionales, para dar respuesta a la solicitud de información indicada en el oficio No. GADDMQ-AG-2020-0594-O, emitido por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito y la Gerencia Técnica del Proyecto GMQ, se indica: *“En resumen, y según lo anterior de un total de 35,00 Mill. USD para la finalización de las obras justificado por:*

- 1. Monto adicional para ejecución de trabajos pendientes: 27,6 Mill. USD*
- 2. Monto adicional para revisión de precios: 7,4 Mill. USD*
- 3. TOTAL: 35,00 Mill. USD”*

Mediante Informe Sobre Costos Adicionales del Proyecto, emitido por la Dirección de Financiamiento se concluye y recomienda: *“Solicitar a la Secretaría de Movilidad en su calidad de ente rector del sector de movilidad, que presente ante la Comisión de Presupuesto y el Concejo Metropolitano para que autorice el incremento en el precio del proyecto y/o endeudamiento a la máxima autoridad del Municipio de Quito, por la suma de USD39'936.250, necesarios para la culminación de la obra Primera Línea de Metro de Quito”*

La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, emitió la Certificación Presupuestaria Nro. 1000057028, el 22 de diciembre de 2020, por el valor de

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

CIENTO SESENTA Y SEIS MILLONES CIENTO SETENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS CUARENTA DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA con 58/100 centavos (USD. \$166.171.440,58)

Lo señalado consta en el Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0029-0 del 08 de enero suscrito por el Ing. Edison Yáñez, en su calidad de Gerente General de la EPMMQ, en el solicitó a la Alcaldía Metropolitana: *“en mi calidad de Ingeniero me permito recomendar que se suscriba un Acta de Entendimiento que modifique el citado Contrato.”* adjuntando los informes anteriormente citados.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Requerir de la Secretaría de Movilidad la definición del medio de pago.
- b. Definir la viabilidad de realizar un solo proceso de contratación con la EPMMQ.
- c. Estructurar los términos de referencia como un proceso integrado de servicio.
- d. Dar inicio al proceso de contratación del servicio de recaudo.

5.2. Preoperación y Operación

Para las fases de preoperación y operación, la EPMMQ cuenta con varios documentos técnicos que cubren aspectos operacionales, económicos y financieros que fueron generados enfocados al proceso de selección de un operador bajo la modalidad de alianza estratégica. No obstante, y pese a que algunos de estos documentos podrían ser reutilizable para evaluar otras alternativas para la operación de la PLMQ, es indispensable que sean sometidos a una revisión técnica especializada para la evaluación de los mismos.

Al momento, la Empresa Publica Metropolitana Metro de Quito se encuentra analizando tres escenarios bajo la gestión directa por contrato, observando en cada uno de estos la pre -operación, la marcha en blanco y la operación comercial del servicio:

1. Contratación de servicios de operación y mantenimiento, bajo un proceso de licitación.
2. Contratación de asistencia técnica internacional, bajo un proceso de licitación.
3. Contratación de servicios de Asistencia técnica internacional bajo régimen especial de empresas públicas de la Comunidad Internacional. (Art. 2, núm. 8 LOSNCP).

Es preciso indicar, que en cualquier de estos escenarios la EPMMQ, observará los principios que rigen a la contratación pública, esto es transparencia, legalidad, trato justo, igualdad, concurrencia y publicidad, así como la normativa legal vigente citada en el Anexo 1.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer la propuesta del modelo de operación de la PLMQ.
- b. Presentar la propuesta del modelo de operación al Directorio de la EPMMQ.
- c. Reajustar los estudios de estructuración técnica y financiera del proyecto, incluidos los de mantenimiento.

6. NUDOS CRITICOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

6.1. Compensaciones a negocios afectados

La EPMMQ, a través de un estudio técnico realizado en el año 2019, que consistió en el Levantamiento de Información Económica de los negocios ubicados en el área de influencia directa de las estaciones de la PLMQ, determinó la afectación a cinco negocios ubicados en las Áreas de Influencia Directa-AID de las estaciones de la PLMQ, sujetos de compensación, definiendo el protocolo legal a ser utilizado para implementar el pago de dichas compensaciones, mediante actas y sesiones de mediación con cada uno de los dueños de los negocios afectados, así como la aprobación por parte del Concejo Metropolitano de Quito en cumplimiento al Art. 331, literal (f) del COOTAD.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Revisión y evaluación de los informes técnico, financiero y legal.
- b. Presentación de los informes al Concejo Metropolitano de Quito.
- c. Finalizar con las audiencias de mediación y la suscripción del Acta de Acuerdo en los casos de compensación.

6.2. Predios afectados en el barrio Solanda

Para resarcir los daños ocasionados a las 270 edificaciones en el barrio Solanda la EPMMQ ha realizado las siguientes actividades:

- Reclamo presentado a Seguros Generali con la finalidad de obtener una indemnización justa para los afectados del Barrio Solanda.

- Solicitud y trámite de Recurso de Revisión ingresado a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros sobre el reclamo presentado a Seguros Generali y a su falta de respuesta oportuna.
- Contratación de una consultoría para cuantificar los daños a las 270 edificaciones del Barrio Solanda.
- Socialización sobre el estado del trámite de reclamación presentado ante Seguros Generali y a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros tanto a los moradores afectados del Barrio Solanda y como a los abogados patrocinadores de un grupo de afectados del Barrio de Solanda.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer un cronograma detallado para la finalización de la cuantificación de los 270 predios afectados.
- b. Continuar con el proceso de Recurso de Revisión por parte de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros una vez que tengamos la cuantificación de los daños afectados.
- c. Continuar con el proceso de reclamación a Seguros Generali una vez que tengamos la cuantificación de los daños afectados.

6.3. Contaminación La Pradera

En febrero de 2016, se realizó el “Estudio de Contaminación Subterránea en el trazado de la PLMQ Fase II”, en el cual se determinó la presencia de fase libre de hidrocarburos en el tramo correspondiente a la Estación Carolina-Estación Pradera a 15 metros de profundidad. Luego de realizar nuevas perforaciones exploratorias durante el período septiembre a noviembre de 2016, se confirmó contaminación del subsuelo con hidrocarburos en la Estación La Pradera.

Con esta información la EPMMQ ejecutó una serie de acciones en la Estación La Pradera con la finalidad de llevar a cabo los trabajos de construcción del Metro de Quito, las cuales consistieron en:

- Aislamiento del área de interés en la Estación La Pradera de la PLMQ, por medio de perforación, ejecución de pilotes y columnas de jet-grouting; y retiro de suelo contaminado.
- Acondicionamiento de suelo, mediante la extracción y tratamiento de fase libre y gases.

- Excavación de suelos contaminados del área de túnel y del área de la Estación la Pradera.

El costo total de estas medidas, no previstas, ha ascendido a \$USD 14.78 millones.

En virtud de lo señalado, el Alcalde y Vicealcalde de Quito solicitaron que la EPMMQ inicie acciones legales con el propósito de obtener una reparación integral por los costos que la EPMMQ tuvo que incurrir para poder construir la estación La Pradera. La EPMMQ solicitó manifestaciones de interés para la contratación de servicios legales especializados, las cuales han dado como resultado un presupuesto referencial de \$400.000.

Sin perjuicio de ello, desde el 2018 la EPMMQ ha puesto en conocimiento de la Secretaría del Ambiente información relacionada con la referida contaminación, ha realizado una serie de inspecciones conjuntas, y ha solicitado que la Secretaría identifique al sujeto contaminante. No obstante, hasta la presente fecha la Secretaría del Ambiente no se pronuncia sobre quien es el sujeto contaminante y, por el contrario, ha indicado que no es de su competencia el hacerlo.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Solicitar la asignación de recursos económicos y efectuar la contratación de los servicios legales especializados.

Conclusiones:

La tres fases, planificación, construcción y operación, de las obras denominadas “mega” tienen una serie de complejidades propias de su magnitud y de la cantidad y diversidad de actores involucrados en desarrollo de los proyectos. La PLMQ culminó la primera de estas tres fases, está a puertas de culminar la segunda y debemos preparar el proceso para que la tercera fase inicie de manera eficiente y genere los beneficios a los Quiteños, que este importante proyecto se planteó en su inicio. El informe aquí presentado, busca dar cumplimiento a la Resolución Nro. C001-2021 del 05 de enero del 2021, y a la vez, informar al consejo de la ciudad y por su medio a nuestros mandantes, la situación actual del proyecto.

En lo que respecta a la obra civil, conforme se indicó, existen varios ítems que se encuentran pendientes de culminación, entre los principales: la losa de cierre del Fondo de Saco El Labrador, la reurbanización del Parque Tortuga en la estación de Jipijapa, el Acceso 1 de la Estación Universidad Central, Iluminación LED en bocas de acceso, finalización de las bocas de acceso, instalación de los equipos de recaudo (barreras de acceso), entre otros, lo que

conlleve que la fecha de finalización de la obra, conforme los informes presentados por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa, el Gerenciamiento del Proyecto y la fiscalización de la obra, sea octubre del 2021 con un incremento en los costos del proyecto de aproximadamente 27.6 millones, mismos que a la presente fecha ya se encuentran financiados por parte de la municipalidad.

Lo señalado está directamente ligado a la planificación de la operación comercial. Para mitigar al máximo este impacto, se está planificando realizar varias actividades de la pre operación y de marcha blanca durante el período de entrega de obra final y hasta finales de año. Durante este período debemos asegurar que se culminen los trabajos de instalación de los distintos componentes tecnológicos y de seguridad que la operación comercial requiere. Estos trabajos tienen adelantos importantes, sin embargo, es fundamental que todas las áreas involucradas e instituciones municipales, particularmente la Secretaría de Movilidad y la Administración General, se comprometan a definir aquellos procesos faltantes para que la operación no sufra de retrasos injustificados, así como, realizar las gestiones necesarias con las instituciones del gobierno central como MTOP, ANT, Ministerio de Finanzas entre otras, involucradas en la consecución de este objetivo.

El diagnóstico presentado, refleja el estado actual de cada una de las áreas que componen la EPMMQ, esta información permitirá conjuntamente con los distintos actores responsables del desarrollo del proyecto, evaluar alternativas para implementar el modelo de gestión en la administración de la PLMQ. Las variables establecidas para la elección del modelo final incluyen análisis de los distintos escenarios para una gestión directa del proyecto, con la asistencia técnica directa de un operador internacional o contratando los servicios de operación mediante licitación internacional, velando por el cumplimiento de los principios de transparencia, legalidad, igualdad, concurrencia, publicidad y trato justo de forma abierta y competitiva. Adicionalmente, se buscará el modelo que ofrezca menor tiempo de puesta en marcha del proyecto con el costo que mayores beneficios ofrezca para la ciudad y los usuarios del sistema.

Finalmente, es importante enfatizar que los ciudadanos de Quito que han sufrido las consecuencias del largo proceso de construcción, particularmente nuestros queridos vecinos de Solanda, los dueños de los negocios que durante el proceso constructivo de algunas paradas no pudieron atender durante varios meses, serán compensados conforme la normativa legal vigente. Se impulsará todos los procesos internos y coordinaciones con los actores externos para que estos procesos finalicen cuanto antes. Si bien existe el compromiso de realizar todos los esfuerzos para que los costos y los cronogramas se cumplan, esta es una obra ciudadana y los esfuerzos deben multiplicarse para compensar a aquellos ciudadanos que han vivido las consecuencias de la construcción de la PLMQ.

ANEXO 1. Base legal gestión directa por contrato

La Constitución de la República del Ecuador y en general, el ordenamiento jurídico ecuatoriano no define con claridad o de manera taxativa cuáles han de considerarse servicios públicos. Así, el artículo 313 de la Constitución de la República determina que: “Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley”. El artículo 314 ibídem, por su parte dispone que: “El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley”. Se advierte que las dos normas invocadas, abren la posibilidad de que, mediante ley, se establezcan otros sectores estratégicos y otros servicios públicos además de los expresamente mencionados.



El artículo 264 de la Constitución de la República establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales la de “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”.

De otro lado, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece en su artículo 55 que el servicio de transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación de dicho servicio.

En consecuencia, le es competencia del Estado, y en el caso de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, del Municipio esa potestad contralora de gestionar o prestar servicios públicos, ya sea a través de su institución como tal o a través de una gestión propia institucional, creando empresas públicas para dicho fin o realizando gestión directa por contrato al amparo de la norma que regula la contratación pública ecuatoriana, tal como lo establecen los artículos 315 y 316 de la Constitución de la República y el artículo 275 del COOTAD sobre las Modalidades de gestión.

Sentencia interpretativa No. 001-12-SIC-CC de 05 de enero de 2012.

La Corte Constitucional, mediante Sentencia Interpretativa, publicada en el Registro Oficial Suplemento 629 de 30 de enero de 2012, señala en el numeral uno: “Debe entenderse que las empresas públicas únicamente gozan de la facultad de gestionar los sectores estratégicos y/o prestar los servicios públicos, para los que hubieren sido autorizadas, sin que les esté

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

permitido a su vez, a dichas empresas públicas, delegar a la iniciativa privada la gestión de los sectores estratégicos y/o la prestación de los servicios públicos, lo cual es competencia de los organismos pertinentes conforme lo establecido en la ley. (Lo subrayado me pertenece).

Se debe tener en cuenta además que, de conformidad con el artículo 159 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, los dictámenes interpretativos de la Corte Constitucional tienen carácter vinculante general desde el momento de su publicación en el Registro Oficial.

Por lo manifestado en líneas anteriores, se debe entender a la gestión directa como aquella que lleva a cabo la propia Administración, y en la que titularidad y gestión no se separan en ninguno de los supuestos (titularidad y gestión permanecen en manos públicas). Puede llevarse a cabo por órganos incardinados en la Administración, en cuyo caso estaríamos ante la denominada gestión directa institucional ya sea a través de una unidad administrativa o mediante la creación de empresas públicas (Art. 276, Art. 277 COOTAD; Art. IV.2.19 Código Municipal), con autonomía financiera y administrativa para la gestión y provisión de servicios públicos; en esta línea, la gestión de un servicio público mediante la creación de un ente de Derecho público, en cuyo capital participe la Administración de forma exclusiva o mayoritaria ha de ser considerada como directa.

En este sentido, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como titular de la prestación del Servicio de Transporte, al amparo de la Constitución, la Ley Orgánica de Empresas Públicas y la normativa metropolitana, creó mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 237 sancionada el 27 de abril de 2012, y reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 383 de 02 de abril de 2013, contenida en el Código Municipal en el CAPITULO XII, SECCION VI, TITULO V DE LAS EMPRESAS METROPOLITANAS CAPITULO I del libro 2.1, a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que entre sus objetos principales está el de Administrar, operar, mantener y, en general, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.

Conforme lo establece el Código Municipal, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, está a cargo del Subsistema "Metro de Quito", forma parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, (Art. IV.2.3 Código Municipal), sistema que constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros; dicho servicio puede ser gestionado de manera directa o de forma

-17-

delegada, observando los principios de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro del Distrito Metropolitano de Quito (Art. IV.2.1, Art. IV.2.15 Código Municipal).



Por otra parte, la normativa metropolitana ha previsto que las empresas públicas metropolitanas a cargo de servicios públicos de transporte puedan realizar gestión directa por contrato, cuando no cuenten con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública. (Art. IV.2.20 Código Municipal), figura que no implica una delegación del servicio a un tercero, como la misma norma lo señala, ya que en esta modalidad la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en la empresa pública.

Al referirnos al régimen de contratación de las empresas públicas, el artículo 34 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas señala que, bajo el régimen común, las contrataciones de bienes, obras y servicios, incluidos los de consultoría, que realicen las empresas públicas, se sujetarán a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento General y demás disposiciones administrativas aplicables.

Consecuentemente, el artículo 1 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, establece que se sujetaran al ámbito de aplicación de esta norma para los procedimientos de contratación de adquisición o arrendamiento de bienes, ejecución de obras y prestación de servicios, incluidos los de consultoría, las entidades que integran el Régimen Seccional Autónomo y las personas jurídicas creadas por acto legislativo seccional para la prestación de servicios públicos.

Sin embargo, el artículo 3 de la misma Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública establece que: “En las contrataciones que se financien, previo convenio, con fondos provenientes de organismos multilaterales de crédito de los cuales el Ecuador sea miembro, o, en las contrataciones que se financien con fondos reembolsables o no reembolsables provenientes de financiamiento de gobierno a gobierno; u organismos internacionales de cooperación, se observará lo acordado en los respectivos convenios. Lo no previsto en dichos convenios se regirá por las disposiciones de esta Ley”.

Para efectos de determinar el marco jurídico al que se sujetan los contratos de ejecución de obras, adquisición de bienes o prestación de servicios, incluidos los de consultoría, es primordial determinar las fuentes de financiamiento. Si los recursos que financian la obra, bien o servicio son recursos propios, el marco jurídico a aplicar será la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública; o, si los recursos provienen de organismos multilateral de crédito, la normativa aplicable será la prevista en los respectivos convenios

| | | |
|---|---|---|
|  | INFORME SITUACIONAL Operación Primera Línea del Metro de Quito |  |
|---|---|---|

de préstamo o asistencia técnica no reembolsable. Conforme el marco jurídico señalado, la Empresa Pública Metropolitana de Metro de Quito, que está facultada para realizar la gestión directa del servicio de transporte de pasajeros de Quito, ya sea por gestión directa institucional o gestión directa por contrato, para la prestación del servicio a su cargo dentro de su giro de negocio y su objeto empresarial, observando en el caso de la gestión directa por contrato las figuras de contratación establecidas en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con la salvedad establecida en el artículo 3, para los casos de recursos provenientes de organismos multilaterales de crédito.

-16-

INFORME DE REPORTE QUINCENAL NO. 5

(Resolución No. C001-2021 Concejo Metropolitano)

Fecha: 16 de abril de 2021.

Ref. Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2021-1385-O (Convocatoria a Sesión Ordinaria No. 134).

1. ANTECEDENTES:

- 1.1. La Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito- EPMMQ, fue creada mediante Ordenanza Metropolitana No. 0237 sancionada el 27 de abril de 2012, la cual, fue reformada con Ordenanza Metropolitana No.383 sancionada el 02 de abril de 2013.
- 1.2. La EPMMQ conforme lo dispuesto en los artículos 1.2.154 y 1.2.155 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito tiene como objetivo principal el desarrollar, implementar y administrar el subsistema "Metro de Quito" en el marco de las políticas y normas expedidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; y, dentro de sus competencias están la de administrar, operar, mantener y, en general, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, así como también, realizar las actividades operativas y de prestación de servicios relativas a la competencia que le corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito del manejo integral del Subsistema de Transporte antes referido.
- 1.3. El Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. C 001-2021 de 05 de enero de 2021, dispuso a la Gerencia General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito "(...) que cada 15 días informe al Concejo Metropolitano sobre las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y de su sistema de recaudo".
- 1.4. El Directorio de la EPMMQ mediante Resolución No. DEPMMQ-002-2021 de 12 de enero de 2021, resolvió "Nombrar a la abogada Andrea Cristina Flores Andino como Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito".
- 1.5. En Sesión Ordinaria del Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, efectuada el 01 de febrero de 2021, convocada para tratar como único punto del orden del día, esta Gerencia puso en conocimiento del cuerpo colegiado el Informe del Estado Situacional de la Operación de la Primera Línea del Metro de Quito. (ANEXO1).
- 1.6. En cumplimiento de lo dispuesto por el Concejo Metropolitano de Quito, la Gerencia General de la EPMMQ, ha remitido los informes quincenales inherentes a las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación

y mantenimiento de la PLMQ y su sistema de recaudo, conforme se detalla a continuación:

- 1.6.1. Con Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0140-O de 08 de febrero de 2021, se remite los informes técnico y jurídico de la EPMMQ, para la Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito No. 126, convocada para el día 09 de febrero de 2021 **(ANEXO 2)**.
- 1.6.2. Mediante Memorando No. EPMMQ-GG-2021-0085-M de 22 de febrero de 2021, se remite el "Informe Respecto de las Gestiones y Decisiones Adoptadas en el Marco de la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito y su Sistema de Recaudo", para la Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito No. 126 convocada para el día 23 de febrero de 2021 **(ANEXO 3)**.
- 1.6.3. Con Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0304-O de 12 de marzo de 2021, se remite el "Informe Situacional" de la EPMMQ, para la Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito No. 130 convocada para el día 16 de marzo de 2021 **(ANEXO 4)**.
- 1.6.4. Mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0359-O de 26 de marzo de 2021, se remite el "Informe Situacional" de la EPMMQ, para la Sesión Ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito No. 132 convocada para el día 30 de marzo de 2021 **(ANEXO 5)**.
- 1.7. En cumplimiento de la Resolución No. C 001-2021 de 05 de enero de 2021, se detalla a continuación las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito, con corte al 16 de marzo de 2021.

2. DETALLE DEL INFORME SITUACIONAL A ENERO 2021:

El Informe Situacional presentado por esta Gerencia en Sesión Ordinaria al Directorio de la EPMMQ el 01 de febrero de 2021, en su momento determinó la situación del Proyecto PLMQ (ver gráfico), así como las necesidades inmediatas para el avance de la operación del subsistema Metro:

| | Diciembre 2020 | Abril 2021 |
|--|----------------|------------|
| Construcción | | |
|  Avance de obra civil | 98.59% | 99.12% |
|  Recepción de obra | 42% | 42%* |
| Operación | | |
|  Modelo de operación | 0% | 100% |
|  Sistema integrado de recaudo | 0% | 20% |
|  Pruebas de los subsistemas | 44% | 52% |

*Cronograma de recepción establecido y en ejecución desde el 31 de marzo de 2021.

- Definición del modelo de gestión que ponga en marcha el Subsistema Metro de Quito.
- Definición del presupuesto para la pre operación y operación comercial del sistema y coordinación con la Administración General la asignación de recursos.
- Procesos de expropiación pendientes de trámite conforme a la normativa legal vigente.
- Procesos de compensación pendientes de trámite.
- Definición del proceso de recepción, registro contable y control de los bienes.
- Definición del mecanismo para el aseguramiento de los bienes que conforman la primera línea del Metro de Quito.
- Definición del cronograma de recepción de obra y coordinación con CL1 (marzo) y CAF (junio) para la ejecución de las pruebas.

- h. Iniciar el proceso de Homologación de vehículos de transporte masivo (material rodante) definidos por la ANT.
- i. Diseño de normativa para los transportes urbanos guiados en Ecuador.
- j. Definición urgente del medio de pago y esquema para la implementación del Sistema Integrado de Recaudo.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO PLMQ

99.12%

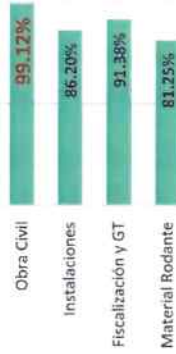
Obra Civil

1,472 M\$

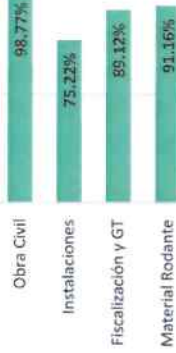
Ejecución presupuestaria Fase 2

Recepción de obra

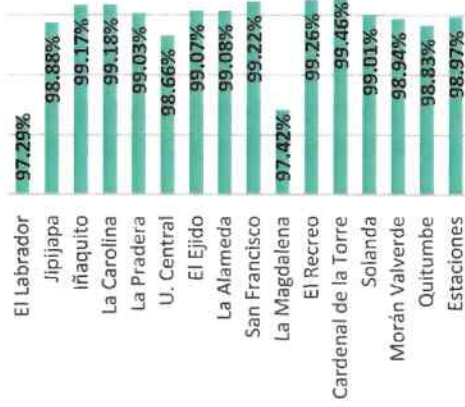
Avance Físico por componente



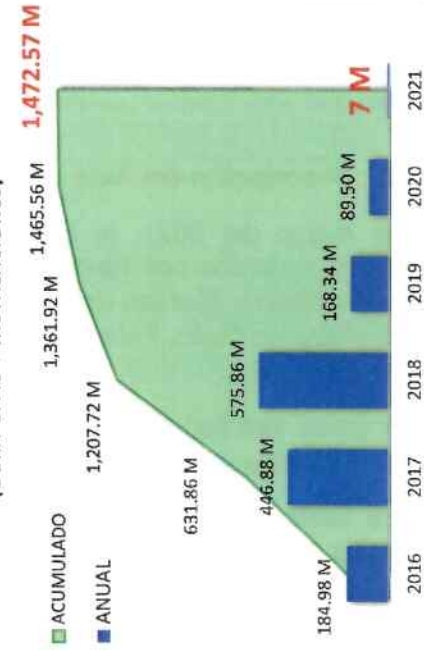
Avance Económico por Componente



Avance Estaciones



AVANCE ECONÓMICO DE LA FASE 2 DE LA PLMQ (OBRA CIVIL + INSTALACIONES)



| AVANCE DE RECEPCIÓN DE OBRA | | |
|-----------------------------|---------------------------|-------------|
| ESTADO | MONTO | % |
| Recibido | \$660,029,268.08 | 42% |
| En proceso | \$13,801,186.21 | 1% |
| Por recibir | \$896,822,816.65 | 57% |
| Total | \$1,570,653,270.94 | 100% |

CRONOGRAMA DE RECEPCIÓN DE PARTES DE OBRA

| NOMBRE | FECHA |
|----------------------------------|-----------|
| E13. Iñaquito | 20/4/2021 |
| E14. Jipijapa | |
| E1. Quitumbe | |
| E2. Morán Valverde | |
| E3. Solanda | |
| E4. Cardenal de la Torre | 10/5/2021 |
| E5. El Recreo | |
| E6. La Magdalena | |
| E7. San Francisco | |
| E8. La Alameda | |
| E9. El Ejido | |
| E10. Universidad Central | 30/5/2021 |
| E11. La Pradera | |
| E12. La Carolina | |
| E15. El Labrador Y fondo de saco | |
| Talleres y cocheras | 15/6/2021 |
| Pozos | |
| Equipos E Instalaciones | Pruebas |

3. GESTIONES Y DECISIONES ADOPTADAS EN EL MARCO DE LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO, CON CORTE AL 16 DE MARZO DE 2021. Ç

3.1. CONSTRUCCIÓN DE LA PLMQ.

3.1.1. Avance de Obra:

Al 31 de marzo del 2021, la fase 2 del proyecto de construcción de la PLMQ registra un avance físico del 99,12% y un avance económico del 98.77%.

Los valores presentados en el ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO PLMQ incluyen el avance de los componentes de obra civil, instalaciones, fiscalización, gerencia técnica y material rodante.

Es importante resaltar que, el avance de la construcción de las estaciones se encuentra en la etapa de acabados finales. Al momento, se están realizando los trabajos de instalaciones de taquillas, cableados, sistemas eléctricos y bombeos sanitarios.

3.1.2. Suscripción del Acta de Variación:

El 31 de marzo del 2021, la EPMMQ suscribió un acta de variaciones, ajustes, decisiones y acuerdos con respecto al Contrato para la Construcción de las Obras Civiles y Provisión y Montaje del Sistema de Equipamiento e Instalaciones – Primera Línea del Metro de Quito, Fase 2, documento pendiente de oficializar desde el mes de diciembre 2020.

Los principales resultados, producto del proceso de negociación que precedió a la suscripción del acta y que constan en ella, se mencionan a continuación:

1. La Tabla de Rubros Únicos, Cantidades y Precios del Contrato se actualizará hasta llegar a los USD\$ 1.570'792.550,82 (sin IVA), monto contractual aceptado y que cuenta con el financiamiento respectivo desde el mes de diciembre de 2020.
2. La fecha de terminación del proyecto queda establecida, conforme se informó en el mes de enero de 2021, para el 18 de octubre del 2021, que incluye desde el 31 de marzo de 2021 el proceso de recepción de las 15 estaciones que conforman la PLMQ, equipos, instalaciones y material rodante.
3. A partir del 31 de marzo de 2021 dará inicio al proceso de recepción de las partes de obra que se encuentran finalizadas en las siguientes fechas:
 - a) Estaciones Jipijapa e Iñaquito: 20 de abril de 2021.
 - b) Estaciones El Recreo, Cardenal de la Torre, Solanda, Morán Valverde y Quitumbe, San Francisco y la Magdalena: 10 de mayo de 2021.
 - c) Estaciones Labrador, Carolina, Pradera, Universidad Central, El Ejido, La Alameda: 30 de mayo de 2021.

- d) Talleres y Cocheras y Partes de obra entre Estaciones: 15 de junio de 2021.
4. Las partes de obra pendientes y que conforman el programa de cierre del Contrato, que no comprometen la fase de preoperación de la PLMQ, son:
- Señalética y mobiliario de las 15 estaciones.
 - Reurbanización del parque Tortuga junto a la estación Jipijapa.
 - Acceso 1 de la estación de Universidad Central.
 - Equipamiento de ventilación y cuartos de transformación del viaducto 24 de mayo.
 - Equipamiento complementario de pozos de bombeo: trampillas de acceso a bombas, rejillas decantadoras y polipastos.
 - Iluminación interior de taquillas.
 - Reurbanización del Fondo de Saco de El Labrador.
 - Distribución de energía (cableado) de alimentación de pozos de bombeo.
5. Inclusión en el contrato de las siguientes partes de obra necesarias para la operación de la PLMQ:
- Iluminación LED en bocas de acceso.
 - Vigas carrileras para la circulación de puentes grúa en Talleres y Cocheras.
 - Mobiliario de taquillas.
 - Señales adicionales para incorporar en el Sistema de Control de Estaciones y en el Puesto de Control Central: compuertas anti - tormenta de Morán Valverde y San Francisco, Iluminación de accesos y salidas de emergencia y bombas fecales de estaciones.
 - Suministro y Montaje de Equipos de Control de Peaje por Pantallas.
6. Las actividades de pruebas previstas en el contrato se coordinarán y planificarán entre la EPMMQ y la Contratista para evitar que la fecha de terminación de la obra se vea afectada.
7. Activación del programa de capacitación del personal de la EPMMQ en cada uno de los sistemas de la PLMQ, a iniciar el 30 de junio del 2021.
8. En vista de que existe el interés de construir la extensión de la PLMQ hacia La Ofelia, la EPMMQ deberá instruir hasta el 30 de junio del 2021, y en caso de no concretarse la construcción de la extensión, que se proceda con el montaje las vigas de cubierta de Fondo de Saco en la estación El Labrador y su reurbanización.
9. Los costos derivados de la pandemia no se encuentran contemplados en el monto aceptado del contrato, puesto que no han sido determinados. En consecuencia, se acordó que CL1 presentará, hasta el 15 de abril de 2021, un informe comprensivo de la afectación económica para estudio y análisis de la EPMMQ y que estará sujeto a negociación.

10. En caso de que hubieren existido costos no previstos asociados a los procedimientos de circulación de trenes y energización que fueron realizados por los otros contratistas de la EPMMQ; CL1 presentará informe sobre éstos hasta el 15 de abril del 2021, informe que podría ser actualizado posteriormente. Así mismo, La EPMMQ podría presentar reclamos por costos de conformidad con lo que establece la Subcláusula 2.5 de las condiciones generales del contrato.
11. Se suscribirá un Acta de uso temporal que ha dado viabilidad a la utilización temporal de equipos e instalaciones para que el Contratista del Material Rodante pueda efectuar pruebas, proceso pendiente desde el 2020.
12. Se dejó sin efecto la Orden de Variación No. 128 de 23 de diciembre de 2020 y la Orden de Compra No. 83 de 31 de diciembre de 2020, dado que la primera no contaba con la autorización del Contratante (MDMQ) y la segunda por no contar con la delegación que le faculte al entonces gerente su suscripción.
13. CL1 desistió de las posibles reclamaciones realizadas hasta la fecha de suscripción del acta, a excepción de las que se detallan a continuación:
 - Parada de tuneladoras La Carolina, Luz de América y La Guaragua.
 - Parada y ralentización de la producción en las plantas de fabricación de dovelas.
 - Ajustes por cambios en la legislación de acuerdo con la Subcláusula 13.7 de las Condiciones Generales del Contrato.
 - Retraso en los pagos respecto a los plazos estipulados en el Contrato.
 - Disturbios de octubre de 2019.
 - Costos indirectos, a partir del 01 de noviembre de 2020.
 - Pruebas dinámicas por equipamiento embarcado en trenes.
 - Posibles demoras en la tramitación de Órdenes de Compra u Órdenes de Variación que pudieran afectar la LB6.

3.1.3. Recepción de obra:

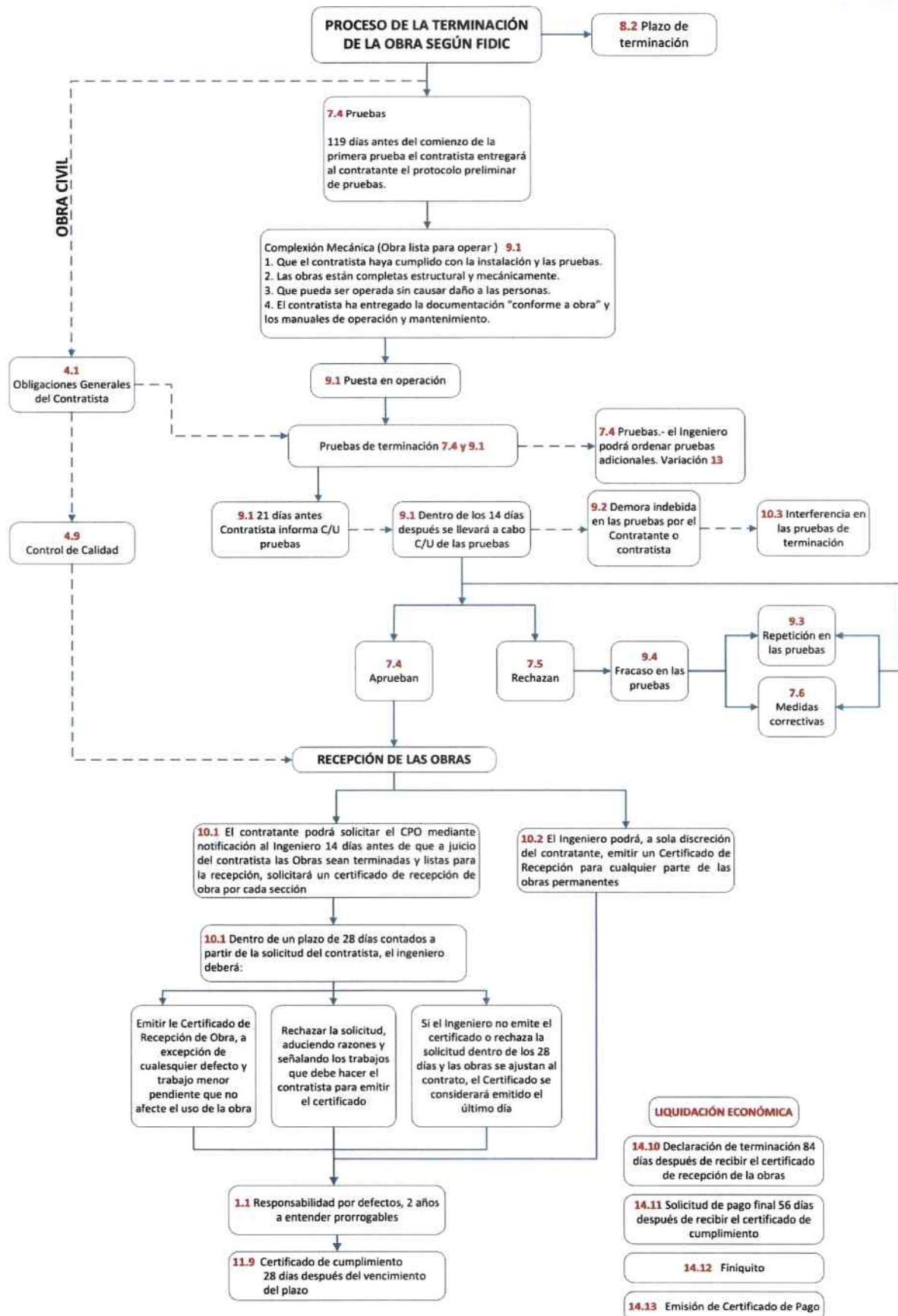
La Disposición Transitoria de la Resolución de Directorio No. DEPMMQ-2021-005 de 02 de marzo de 2021, dispuso la conformación de una Comisión Especializada de acompañamiento y asesoría técnica para la recepción de las obras de la PLMQ conformada por las Universidades y Escuelas Politécnicas del Distrito Metropolitano de Quito. Dicha Comisión no ha sido conformada aún en virtud de que no habido respuesta de todas las instituciones de educación superior de la ciudad de Quito, a las que se les ha solicitado su participación.

Adicionalmente, la EPMMQ conformó una mesa técnica que se encuentra integrada por representantes del Metro de Quito, gerencia Metro de Quito (GMQ) y de Metro Alianza Consorcio (MAC).

La comisión ha permitido obtener los siguientes resultados:

- Determinación de la taxonomía de activos: niveles y estructura.
- Clasificación de los bienes de infraestructura.
- Valoración de las unidades de propiedad respecto a obra civil: avance del 80%.
- Valoración de las unidades de propiedad respecto a electromecánica: avance del 50%.

Se ha definido el procedimiento que se aplicará para la recepción de partes de obra de las 15 estaciones de la PLMQ, el mismo que se muestra en el siguiente diagrama de flujo:



Como bien se puede observar, una vez que la totalidad de las pruebas realizadas por el contratista culminen, se dará inicio al proceso de recepción de partes de obra de las 15 estaciones de acuerdo con el cronograma de recepción diseñado para este efecto y que tiene como fecha de culminación el 15 de junio del 2021:

PROGRAMA DE RECEPCIÓN DE OBRA

| Certificados de Partes de Obras (CPO's) recibidos | | | |
|--|---|---------------------------|--------------------|
| CPO No. | Nombre | Fecha de Recepción | Monto (Usd) |
| 1 | SANEAMIENTO - TRATAMIENTO DE TERRENO | 06 de marzo de 2020 | \$3,413,530.64 |
| 2 | PARADA SIMÓN BOLIVAR - ECOVÍA | 13 de marzo de 2020 | \$394,508.56 |
| 3 | TÚNEL Y VÍA | 30 de marzo de 2020 | \$612,514,981.83 |
| 4 | TRATAMIENTO DE TERRENO A LO LARGO DEL TÚNEL | 16 de junio de 2020 | \$30,825,710.38 |
| 7 | OBRA CIVIL DEL POZO DE EXTRACCIÓN DEL ARBOLITO No. 2 | 15 de octubre de 2020 | \$6,779,163.16 |
| 8 | EJECUCIÓN PLAN DE AUSCULTACIÓN Y CONTROL PLMQ | 15 de octubre de 2020 | \$5,536,868.58 |
| 9 | REURBANIZACIONES URBANÍSTICAS PARA POZOS DE VENTILACIÓN, SALIDAS DE EMERGENCIAS | 15 de octubre de 2020 | \$564,504.93 |

| Certificados de Partes de Obras (CPO's) en proceso de recepción | | | |
|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| CPO No. | Nombre | Fecha Inicio de Proceso | Monto (Usd) |
| 5 | PARTES DE OBRA | 11 de mayo de 2020 | \$4,188,818.65 |
| 6 | PARTES DE OBRA MÁS DE DOS AÑOS | 11 de mayo de 2020 | \$2,077,021.59 |
| 10 | REMEDIACIÓN LA PRADERA | 25 de septiembre de 2020 | \$6,947,372.83 |
| 11 | BAÑOS LA ALAMEDA | 01 de octubre de 2020 | \$110,272.83 |
| 12 | URBANIZACIÓN SAN FRANCISCO | 13 de noviembre de 2020 | \$477,700.31 |

| Certificados de Partes de Obras (CPO's) por recibirse | | | |
|--|---|--------------------------------|--------------------|
| CPO No. | Nombre | Fecha Inicio de Proceso | Monto (Usd) |
| 13 | E1. ESTACIÓN QUITUMBE | 10 de mayo de 2021 | |
| 14 | E2. ESTACIÓN MORÁN V. | 10 de mayo de 2021 | |
| 15 | E3. ESTACIÓN SOLANDA | 10 de mayo de 2021 | |
| 16 | E4. ESTACIÓN CARDENAL DE LA T. | 10 de mayo de 2021 | |
| 17 | E5. ESTACIÓN EL RECREO | 10 de mayo de 2021 | |
| 18 | E6. ESTACIÓN LA MAGDALENA | 10 de mayo de 2021 | |
| 19 | E7. ESTACIÓN SAN FRANCISCO | 10 de mayo de 2021 | |
| 20 | E8. ESTACIÓN LA ALAMEDA | 30 de mayo de 2021 | |
| 21 | E9. ESTACIÓN EL EJIDO | 30 de mayo de 2021 | |
| 22 | E10. ESTACIÓN U. CENTRAL | 30 de mayo de 2021 | |
| 23 | E11. ESTACIÓN LA PRADERA | 30 de mayo de 2021 | |
| 24 | E12. ESTACIÓN LA CAROLINA | 30 de mayo de 2021 | |
| 25 | E13. ESTACIÓN IÑAQUITO | 20 de abril de 2020 | |
| 26 | E14. ESTACIÓN JIPIJAPA | 20 de abril de 2020 | |
| 27 | E15. ESTACIÓN EL LABRADOR Y FONDO DE SACO | 30 de mayo de 2021 | |
| 28 | TALLERES Y COCHERAS | 15 de junio de 2021 | |
| 29 | POZOS | Por definirse | |

| | | |
|----------------------------|--------------------|---------|
| Monto recibido = | \$660,029,268.08 | 42.02% |
| Monto en proceso = | \$13,801,186.21 | 0.88% |
| Monto por recibirse | \$896,822,816.65 | 57.10% |
| Monto total = | \$1,570,653,270.94 | 100.00% |

3.2. EQUIPOS E INSTALACIONES

Al 31 de marzo de 2021 los avances en la instalación de sistemas de la PLMQ se resumen en el siguiente cuadro:

| Avances instalación de sistemas | |
|-----------------------------------|---------|
| Señalización ferroviaria | 84,00 % |
| Energía: subestaciones eléctricas | 98,91 % |
| Energía: distribución de energía | 97,51 % |
| Energía: electrificación | 93,95 % |
| Ascensores y escaleras mecánicas | 98,50 % |
| Protección contra incendios | 75,80 % |
| Ventilación | 88,36 % |
| Telecomunicaciones | 80,70 % |
| Control de estaciones | 68,41 % |
| Puesto de control central | 48,85 % |

3.2.1. Diagnóstico del contrato de material rodante:

La actual Gerencia de Equipos e Instalaciones de la EPMMQ realizó un diagnóstico del estado del contrato de material rodante. En éste identificaron los problemas y soluciones que se muestran a continuación:

| Problemas identificados | Soluciones |
|---|---|
| Las vigas carrileras en las que se instalarán los puentes grúa no se encontraban contempladas en el contrato con CAF. La construcción de la infraestructura necesaria para su montaje y las actividades de montaje tomarán 160 días, es decir, que estas actividades estarían concluidas en el mes de agosto de 2021. Este plazo excede la fecha de finalización del contrato con CAF (29/6/2021), por lo que el montaje de los puentes grúa, no podría ser realizado por el referido consorcio. | La construcción de la infraestructura y montaje de las vigas carrileras se ha incluido en el contrato de construcción de la PLMQ. No obstante, es necesario coordinar con las entidades intervinientes (CL1, CAF, MAC y GMQ) la ejecución rápida de las actividades de construcción de la infraestructura e instalación de las vigas carrileras y puentes grúa. |
| El trámite de homologación de las unidades de tren ante la ANT no se había iniciado. | Se realizaron las visitas técnicas por parte de la Dirección de Regulación de la ANT, su Coordinación General y la Dirección ejecutiva. La EPMMQ como parte del proceso remitió a la ANT información técnica entregada por el fabricante y ha obtenido por parte de la ANT el pronunciamiento que habilita a la Empresa Pública llevar adelante el proceso, hasta el 30 de abril de 2021 se suscribirá el Acuerdo entre ambas instituciones públicas con el compromiso de atender el trámite de homologación de los 18 trenes en 30 días. |

| | |
|---|---|
| <p>No se ha definido el tipo de recepción que aplica para las unidades de tren, esto debido a que el contrato no cuenta con una cláusula que se refiera al proceso de recepción.</p> | <p>Con la Gerencia Jurídica se trabaja en el tipo de recepción de las unidades de tren para su oficialización.</p> |
| <p>Para efectuar las pruebas de las unidades de tren comprendidas en el contrato de construcción de la PLMQ, se requiere que se cumplan con los requisitos para su puesta en funcionamiento: mantenimiento contratado, bienes asegurados y personal capacitado. La catenaria no se habría puesto a disposición de la contratista del material rodante.</p> | <p>Entre los acuerdos que se incorporaron en el Acta de Variación suscrita el 31 de marzo del 2021, se convino que, para la realización de las pruebas de equipos e instalaciones de la PLMQ por parte del fabricante, se firme un acta de uso temporal de los bienes sin que exista la necesidad de cumplir con el requisito previo de que los bienes sean asegurados y el servicio de mantenimiento contratado por parte de la EPMMQ.</p> |
| <p>Las unidades de tren deben empezar a recibirse desde el mes de abril de 2021. El contrato señala que las recepciones parciales transfieren la propiedad de los trenes a la EPMMQ, por lo que es necesario que los servicios de mantenimiento y seguros se encuentren vigentes en las fechas de recepción.</p> | <p>Contratar la asistencia técnica especializada que permita la elaboración de los términos de referencia para la contratación del servicio de mantenimiento para las unidades tren, vehículos auxiliares y equipamiento de talleres.</p> <p>Fue solicitado a la Gerencia Financiera Administrativa se lleve a cabo el proceso para la contratación de los seguros de bienes que forman parte del contrato.</p> |
| <p>Para la ejecución de pruebas de las unidades de tren y otras en la fase de preoperación y posterior puesta en operación de la PLMQ se requiere contar con conductores certificados.</p> <p>En la actualidad solamente se cuenta con 3 conductores que han recibido instrucción teórica y práctica; y otros 4 que han sido instruidos con conocimientos teóricos.</p> <p>Se requiere incorporar progresivamente el siguiente personal operativo:</p> <p>8 conductores para la ejecución de pruebas comprendidas en el contrato de Material Rodante. 32 conductores para pruebas de integración comprendidas en el contrato con CL1. 23 conductores para las fases de preoperación y operación comercial.</p> | <p>La unidad de talento humano se encuentra en la fase preparatoria para ejecutar las actividades de selección y contratación de personal.</p> |

3.2.2. Contratación, capacitación y certificación de conductores:

Para la ejecución de las fases de preoperación y operación comercial de la PLMQ y de las pruebas de material rodante, la empresa requiere contar con conductores debidamente capacitados y que hayan atravesado el respectivo proceso de certificación.

La EPMMQ ha realizado acercamientos con Metro Medellín en el marco del acuerdo de cooperación vigente para solicitar la provisión de 8 conductores de material rodante certificados para que puedan ejecutar las pruebas del material rodante y del sistema de

señalización de la PLMQ. Así mismo, se encuentra en proceso el pedido de certificación para 8 conductores del Metro de Quito.

Por otro lado, se han hecho acercamientos con Metro de Medellín y con Metro Santiago para poner en su conocimiento nuestra necesidad de contar con una plataforma de capacitación continua virtual para los conductores y la de contratar los servicios de capacitación y certificación de conductores para la fase de preoperación de la PLMQ. Ambos requerimientos se financiarán con fondos de los Organismos Multilaterales de Financiamiento.

Finalmente, la EPMMQ ha iniciado las gestiones para acreditarse como entidad certificadora de competencias ante la Secretaría Técnica del Sistema Nacional de Cualificaciones SETEC, con el fin de poder certificar de manera autónoma a los conductores y demás personal operativo de la empresa.

3.4. Compensaciones monetarias y no monetarias:

Mediante Resolución No. A-024, de 23 de marzo de 2020, el alcalde del DMQ, respecto a la implementación del Plan de Restitución de Medios de Vida de la PLMQ, resolvió delegar a la EPMMQ la implementación de las compensaciones a las que hubiere lugar, de acuerdo con el régimen jurídico aplicable, en el área de influencia directa de las estaciones de la PLMQ.

En cuanto a las compensaciones monetarias, en este primer trimestre del año, se han realizado las siguientes acciones:

- “Informe Técnico para la implementación del plan de compensaciones monetarias de PLMQ” que corresponde a los 5 casos de negocios sujetos de compensación monetaria.
- Solicitud a la Secretaría de Movilidad del traspaso de “Créditos de proyectos de inversión” a la partida No. 7.7.02.06 “Costas Judiciales, trámites Notarías, legalización de documentos y arreglos extrajudiciales” por un valor de USD 33.070,12 para el pago de compensaciones.

Para el caso de las compensaciones no monetarias, en el marco del convenio entre la EPMMQ y la Universidad Central del Ecuador, se desarrolló la estructura del SYLABUS para la ejecución de 3 programas de capacitación para los comerciantes del AID, de acuerdo con lo señalado en el Plan de Restitución de Medios de Vida.

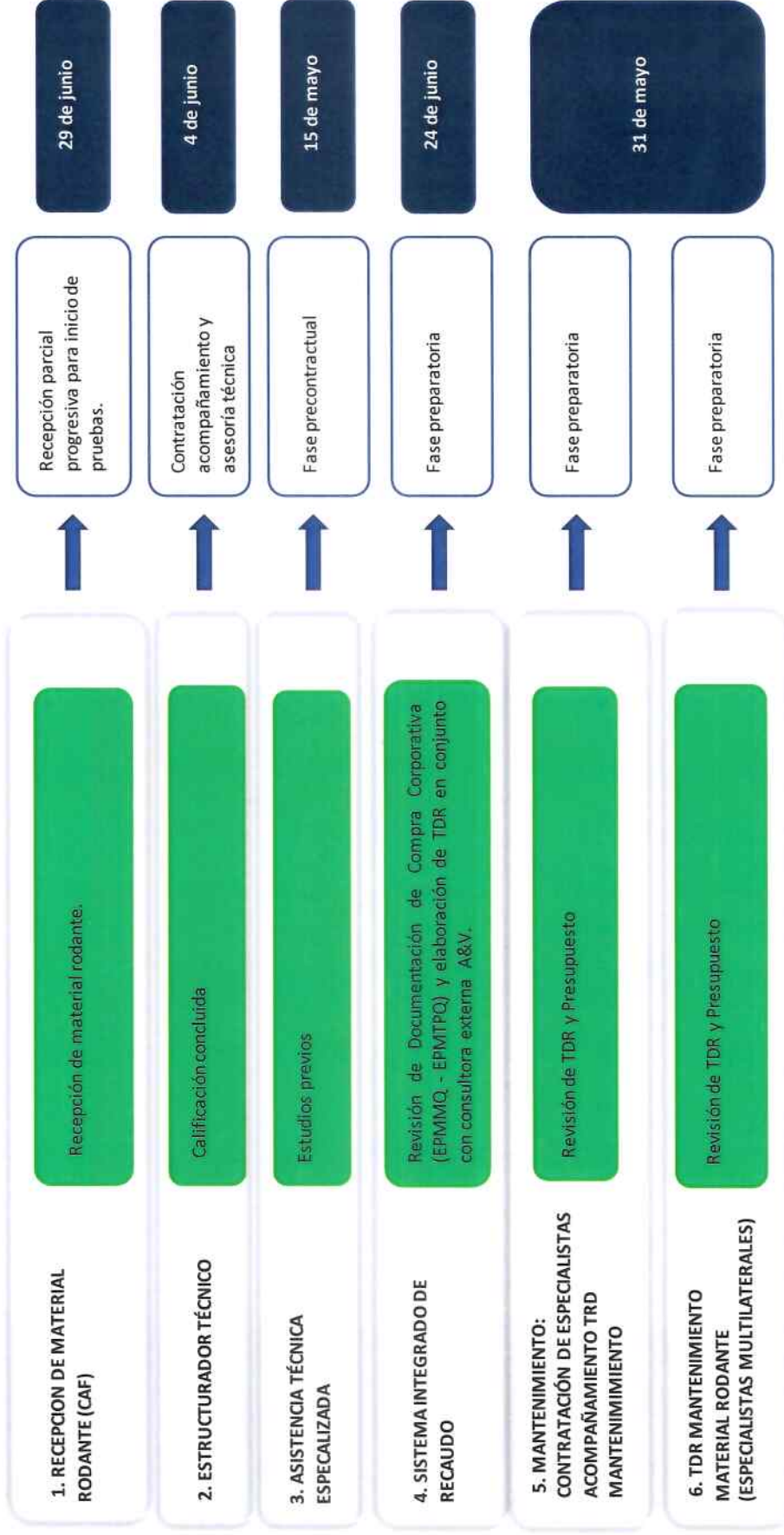
Cada programa consta de 5 asignaturas: Modelo de Marketing del Negocios, Contabilidad Básica, Costos, Economía Popular y Solidaria y Tributación.

| No. Programa | Avance | Periodo de capacitación | Negocios Beneficiarios |
|--------------|--------|--------------------------|---|
| 1 | 100% | 18-01-2021 al 20-02-2021 | Convocados: 33 Capacitados: 18 |
| 2 | 100% | 22-02-2021 al 19-03-2021 | Convocados: 21 Capacitados: 17 |

| | | | |
|---|-----|--------------------------|---|
| 3 | 15% | 12-04-2021 al 23-04-2021 | Convocados: 21 Confirmados: 16 |
|---|-----|--------------------------|---|

Puesto que el total de negocios que debieron ser beneficiarios de las compensaciones no monetarias asciende a 65 y no se ha cumplido con esta meta, la EPMMQ se encuentra realizando una investigación sobre las razones por las que no todos los negocios accedieron a la compensación y planificará un nuevo programa de capacitación para los negocios que no participaron en ninguno de los anteriores programas. La Gerencia Jurídica de la EPMMQ se encuentra preparando el informe que motive la resolución por la cual el concejo metropolitano autorice.

OPERACIÓN DE LA PLMQ



4. OPERACIÓN DE LA PLMQ

4.1. MODELO DE OPERACIÓN:

El Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, mediante Resolución No. DEPMMQ-2021-005 de 02 de marzo de 2021, dispuso a la Gerencia General que, para la operación, mantenimiento y, en general, la explotación de la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, emplee **la figura de gestión directa por contrato** prevista en el artículo IV.2.20 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, **considerando para ello la contratación de asistencia técnica especializada por parte de un operador internacional con amplia experiencia**, así como también la contratación para la provisión de bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento del referido subsistema de transporte.

La definición del modelo de operación del Metro de Quito es el hito más significativo que la EPMMQ ha tomado respecto a la entrada en operación de la PLMQ, puesto que su constante indefinición puso en riesgo la ejecución del proyecto, ratificando así el objeto para el cual fue creada la EPMMQ en el 2012.

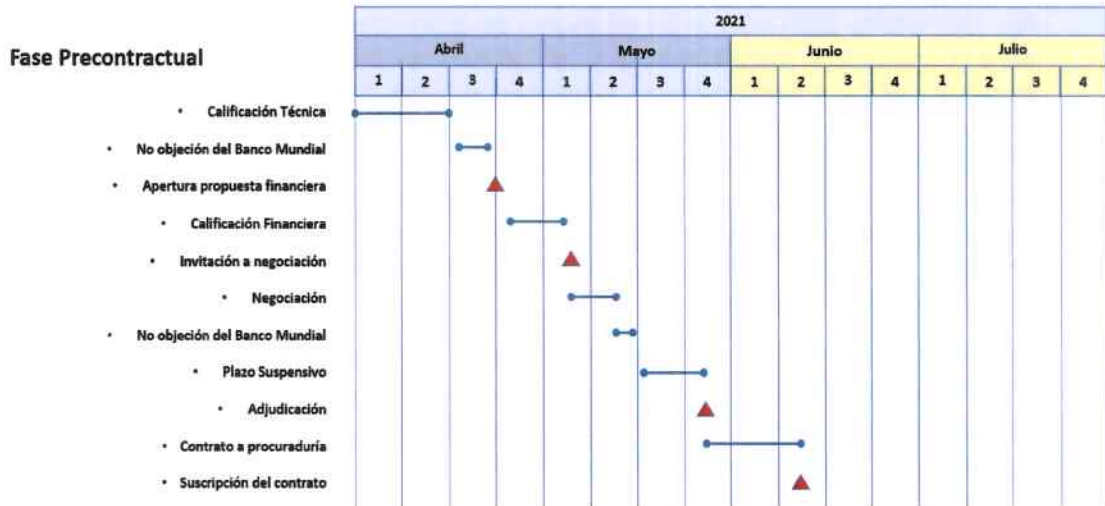
4.1.1. Estructuración Técnica:

El proceso de Estructuración Técnica signada con código EC-EPM METRO QUITO-203538-CS-QCBS/"ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DE LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO"; es financiada por el Banco Mundial, el mismo se encuentra en proceso precontractual en la etapa de evaluación de ofertas técnica y económica; cuyos objetos principales se fundamentan en:

1. Proveer la Asesoría y Asistencia Técnica a la EPMMQ para: Revisión y definición de la Estructuración Técnica de la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito; elaborar los documentos técnicos definitivos de: planes de operación, circulación ferroviaria, seguridad, limpieza; manuales, especificaciones técnicas y protocolos detallados para la operación y mantenimiento; y, reglamentos operativos para el material rodante, estaciones, sistemas, puesto de control central, atención a usuarios; todo esto con base a la información disponible y generada en la EPMMQ; a fin de cumplir con las competencias y atribuciones establecidas para la EPMMQ.
2. Con base en la estructuración técnica y modelo de gestión de la O&M, 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 necesarios para las tareas de prestación del servicio, seguimiento y supervisión.
3. Desarrollar la Asistencia y acompañamiento técnico como una actividad transversal permanente (durante 11 meses) en todos los procesos hacia la supervisión del servicio: (i) planificación y programación operativa; (ii) gestión integral de la operación; (iii) gestión del mantenimiento, y control del cumplimiento de los manuales, protocolos y normativa relacionada; (iv) atención al usuario y gestión de contingencias, (v) gestión administrativa y financiera del

servicio; y, (vi) seguimiento de las garantías de todos los sistemas, material rodante e infraestructura.

Cronograma /"ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DE LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO"



4.1.2. Asistencia Técnica Especializada:

De acuerdo con el "Informe de Costos de Alternativas de Modelo de Gestión", que sustenta la aprobación del modelo de gestión aprobado mediante Resolución No DEPMMQ-005-2021, se estableció que:

"La opción 2 consiste en la operación directa con personal propio para la operación exclusivamente, bajo la asistencia técnica de una empresa internacional especializada que acompañará en este proceso hasta contar con los conocimientos suficientes que permitan en el mediano plazo una operación autónoma e independiente, esta opción requiere la contratación de los siguientes servicios:

- *Asistencia Técnica especializada responsable de la capacitación técnica al personal operativo y su posterior certificación.*
- *Software y licenciamiento (sistemas necesarios para la operación y mantenimiento de la PLMQ),*
- *Mantenimiento de Material Rodante.*
- *Mantenimiento de Señalización Ferroviaria.*
- *Mantenimiento de Sistema de energía de tracción.*
- *Mantenimiento de sistemas electromecánicos de estaciones (escaleras y ascensores, sistemas de ventilación, salidas de emergencia, sistema de protección contra incendios, bombas de extracción).*
- *Mantenimiento de la red de Telecomunicaciones.*
- *Mantenimiento de infraestructura de estaciones, talleres y cocheras y energía auxiliar (iluminación y fuerza).*
- *Servicio de limpieza no técnica.*
- *Servicio de seguridad civil.*

Contratación del sistema de comunicaciones de emergencia".

Al momento se están realizando los estudios previos, mismos que se realizarán a través de la Consultoría “Asesoría Técnica a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito durante el proceso de Selección del Operador de la Primera Línea del Metro de Quito y la Firma del contrato para la Operación y Mantenimiento de la PLMQ”, suscrito el 18 de mayo de 2020, con la consultora IKONS ATN ECUADOR.

Para llevar a cabo este producto se está realizando un contrato modificatorio, de lo cual ya se suscribió el acta de negociación con la inclusión del siguiente producto:

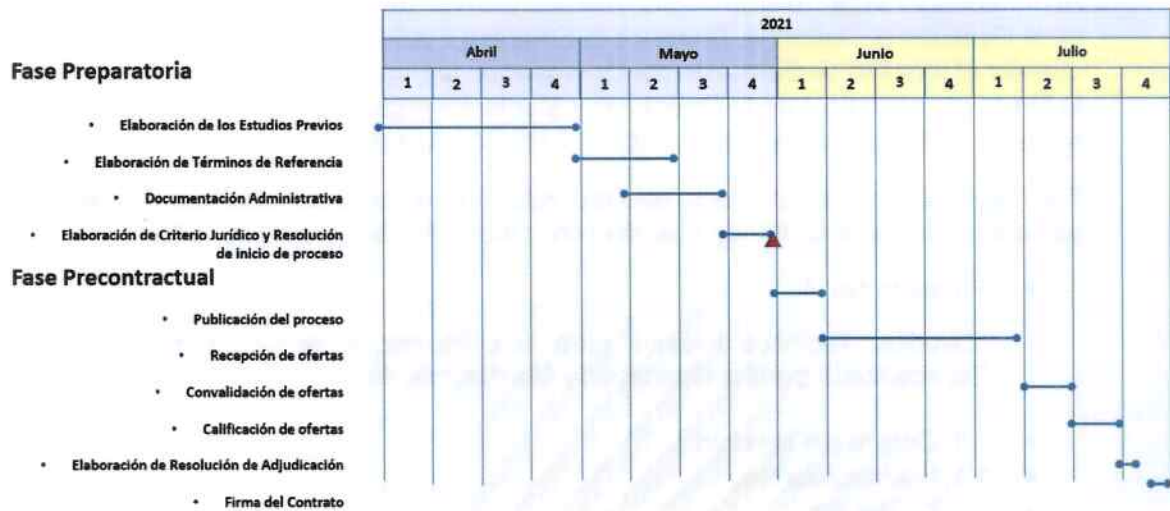
- Producto No. 4:
 - “Estudios Técnicos Previos para la contratación de la Asistencia Técnica Especializada para la Operación y Mantenimiento”:
 - 1.1. Detalle del servicio
 - 1.1.1. Antecedentes;
 - 1.1.2. Objetivos;
 - 1.1.3. Justificación de la necesidad;
 - 1.1.4. Alcance;
 - 1.1.5. Metodología de trabajo;
 - 1.1.6. Personal técnico, equipo y recursos
 - 1.1.7. Informe de requerimientos adicionales
 - 1.2. SLA, Service Level Agreements (KPI'S)
 - 1.3. Especificaciones del servicio
 - 1.4. Plazos (Justificación).”

Con el siguiente cronograma:

| Productos | Actividades | Plazo (días) | Días | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| | | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |
| | Act. 0 Definición de funciones del Estructurador y | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.1 4.1 Detalle del Servicio: Antecedentes | 1 | | | | | R | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.2 4.2 Detalle del Servicio: Objetivos | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.3 4.3 Detalle del Servicio: Justificación de la necesidad | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.4 4.4 Detalle del Servicio: Alcance | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PRODUCTO 4: STUDIOS PREVIOS ELECCIÓN ASESOR TECNICO | Act. 4.5 4.5 Detalle del Servicio: Metodología | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.6 4.6 Detalle del Servicio: Personal Técnico, equipo, recursos | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.7 4.7 SLA, Service Level Agreements (KPI'S) | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.8 4.8 Especificaciones del servicio | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.9 4.9 Requerimientos Adicionales | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Act. 4.10 4.10 Plazos (Justificación) | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Elaboración y entrega del Producto No.4 | 36 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Con la finalidad de realizar los estudios de mercado y el informe de Necesidad para llevar a cabo la etapa precontractual: elaboración de términos de referencia, se requiere la información prevista en este producto.

El cronograma de la etapa previa y precontractual de la Asistencia Técnica Especializada es el siguiente:



4.2. FINANCIAMIENTO PARA LA OPERACIÓN:

El 16 de marzo de 2021 la EPMMQ puso en conocimiento del Ministerio de Economía y Finanzas el detalle y la programación de los recursos que requiere para financiar las fases de preoperación y operación comercial de la PLMQ que se muestra a continuación, con el fin de gestionar la asignación por parte de esa Cartera de Estado:

| Rubro | Año 2021 | | | Año 2022 | Año 2023 | Año 2024 |
|--------------|-------------|--|--|--|--|--|
| | 2 trimestre | 3 trimestre | 4 trimestre | | | |
| Preoperación | | 12'779.250 Fecha de desembolso: (01/07/2021) | 24'250.831 Fecha de desembolso: (01/10/2021) | | | |
| Operación | | | | 40'553.540 Fecha de desembolso: (enero - 2022) | 41'208.507 Fecha de desembolso: (enero - 2023) | 42'503.830 Fecha de desembolso: (enero - 2024) |
| Seguros | | 10'034,563 Fecha de desembolso: (01/06/2021) | | 10'235.254 Fecha de desembolso: (01/06/2022) | 10'439.959 Fecha de desembolso: (01/06/2023) | 10'648.758 Fecha de desembolso: (01/06/2024) |

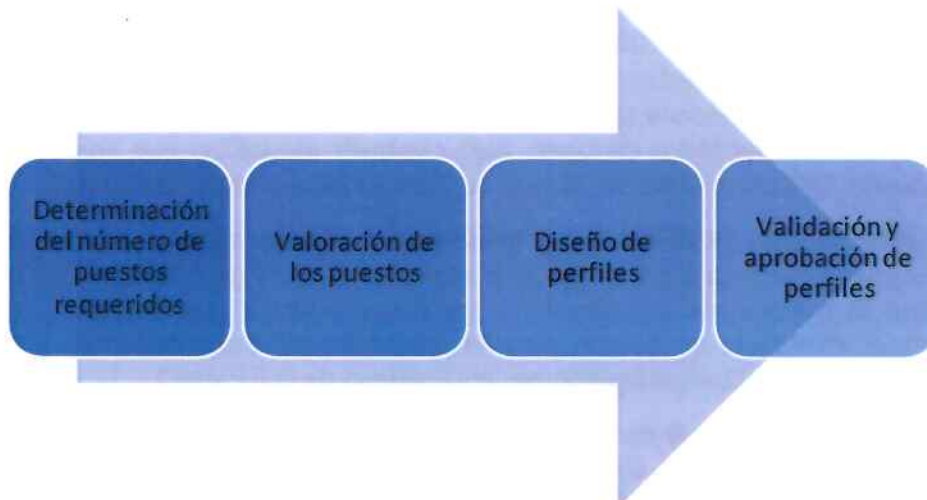
El 22 de marzo del 2021 la EPMMQ mantuvo una reunión de trabajo con la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Planificación y Administración General, con el fin de poner

en conocimiento las necesidades de financiamiento totales y aquellas inmediatas; éstas corresponden al año 2021 y ascienden a USD\$ 47 millones. En esta reunión se determinó que dentro del sector se procedería a priorizar actividades de las instituciones y empresas que lo componen con la finalidad de ubicar financiamiento requerido por la EPMMQ.

Con el fin de formalizar el requerimiento de financiamiento para la empresa, la Gerencia General de la EPMMQ envió el oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0370-O a la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Planificación y Administración General, solicitando se brinden las facilidades y los recursos necesarios para cubrir el cronograma tentativo de gasto para la preoperación de la PLMQ.

4.3. CONTRATACIÓN DE PERSONAL:

Como parte de la etapa preparatorio para la selección y contratación de personal, la EPMMQ se encuentra realizando la construcción de perfiles de puestos requeridos para la preoperación y operación comercial de la PLMQ. Las actividades que se realizarán son las siguientes:



Hasta el momento, la unidad de talento humano de la empresa ha identificado el número de puestos requeridos por todas las áreas de la empresa y ha efectuado un taller con los gerentes y directores para capacitarles en el uso de las herramientas para el dimensionamiento y valoración de puestos.

4.4. QUITO HONESTO Y VEEDURÍAS CIUDADANAS:

1. El Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito resolvió en el artículo 3 de la Resolución No. DEPMMQ-2021-005 de 02 de marzo de 2021, *"SOLICITAR a la Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción Quito Honesto, establezca el procedimiento administrativo oportuno, que permita realizar el acompañamiento, observación y control a los procesos precontractuales, contractuales y de ejecución para la operación, mantenimiento y, en general, la explotación de la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones*

del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, así como también, la contratación para la provisión de bienes y servicios inherentes a la operación y mantenimiento del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, en el ámbito de sus competencias y bajo el régimen normativo nacional y metropolitano”.

En este sentido, la EPMMQ ha sido notificada por Quito Honesto con la Resolución No. CMLCC-004-2021 de 01 de abril de 2021, que contiene el “PROTOCOLO DE ACOMPAÑAMIENTO PARA LOS PROCESOS PRECONTRACTUALES Y CONTRACTUALES Y DE EJECUCIÓN PARA LA OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y EN GENERAL, LA EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA, EL MATERIAL MÓVIL Y EL EQUIPAMIENTO E INSTALACIONES DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO ASÍ COMO TAMBIÉN, LA CONTRATACIÓN PARA LA PROVISIÓN DE BIENES Y SERVICIOS INHERENTES A LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METRO DE QUITO, EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS Y BAJO EL RÉGIMEN NORMATIVO NACIONAL Y METROPOLITANO QUE EJECUTARÁ LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO”; por lo que, dicho protocolo ha sido socializado con el personal de la EPMMQ y se han emitido disposiciones para su estricto cumplimiento.

2. Con Oficio No. CPCCS-SNCS-2021-0136-OF de 18 de marzo de 2021, el Consejo de Participación Ciudadana y Control Social notifica a la EPMMQ la conformación de la veeduría ciudadana para *“Vigilar el proceso de Selección del Operador de la Primera Línea del Metro de Quito, bajo cualquier modalidad que se defina por el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito”.*

En este sentido, la EPMMQ ha mantenido reuniones con los miembros de la Veeduría Ciudadana los días 29 de marzo y 07 de abril de 2021, en las cuales se definió el mecanismo de atención a los requerimientos que realicen y se dio a conocer el modelo de gestión para la operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito adoptado por el Directorio de la EPMMQ.

Así también, el lunes 5 de abril de 2021 se realizó, junto con los miembros de la Veeduría Ciudadana y el personal técnico de infraestructura y de equipos e instalaciones de la EPMMQ, un recorrido desde la estación “La Carolina” hasta El “Labrador”; y, hasta la fecha se han atendido de manera oportuna todos los requerimientos de información realizados por esta veeduría, conforme los principios de transparencia y publicidad.

4.5. REESTRUCTURACIÓN DE RUTAS:

La Secretaría de Movilidad es la responsable de implementar la reestructuración de las rutas de acuerdo con la Ordenanza No. 017-2020, por lo que mediante Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0346-O de 25 de marzo del 2021, la EPMMQ solicita a la Secretaría de Movilidad remita el cronograma de actividades a desarrollar para la implementación de cada una de las fases del SITP con el fin de ajustar los procesos de planificación del servicio Metro.

Para que el servicio Metro pueda integrarse con los otros subsistemas de transporte público, es necesario efectuar varios cambios a la infraestructura del espacio público circundante a sus estaciones:

| Estación | Requerimientos de infraestructura |
|---------------|--|
| La Carolina | Adecuar parada intermodal en el actual parqueadero. |
| El Ejido | Adecuar la parada de buses en el parque El Arbolito. |
| San Francisco | Definir la operación en el Viaducto 24 de Mayo para la parada de buses en los dos sentidos. Adecuar la parada con estructura cerrada y aislamiento acústico en las paradas del Viaducto; así como, el diseño de Reformas geométricas para retorno de los buses en el sector de San Roque. |
| El Recreo | Mejorar accesos de entrada y salida de buses alimentadores y articulados. Redefinir circulación interna para evitar maniobras de giros en U dentro de la Estación. Plantear el plan de circulación peatonal de la Estación y la conexión con el Centro Comercial El Recreo. |

4.6. ZONAS METRO:

Se conformó la mesa de trabajo sobre las Zonas Metro. En ésta participan Secretaría de Movilidad; Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda; Empresa Pública Metropolitana de Obras Públicas y Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito. El primer producto de esta mesa es el borrador del Manual de Zonas Metro.

La EPMMOP es la encargada de ejecutar la obra civil para el mejoramiento del sistema vial y el espacio público. Según lo indicado por la EPMMOP, ésta dispone de recursos para intervenir la zona de influencia de cada parada en un radio máximo de 50 m, pero dado el alcance de los cambios a la infraestructura que se requiere para la operación del Metro y la integración con el sistema, se debe ubicar financiamiento para que el radio de influencia se amplíe en, al menos, 250 m.

Así mismo, se encuentra en desarrollo de auditorías de seguridad vial para las estaciones Metro de Quito, la que establecerá las intervenciones para mejorar la seguridad vial alrededor de cada una de las estaciones del subsistema Metro de Quito.

4.7. SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO:

La EPMMQ está llevando a cabo el proceso de contratación de una consultoría para la elaboración de los términos de referencia del Sistema Integrado de Recaudo SIR con fondos provenientes del Banco Mundial. Al momento, el proceso se encuentra en fase de negociación con la firma H&V Consultores.

Por su parte, La Secretaría de Movilidad, definió el formato de medio de pago y ha absuelto varias consultas sobre las especificaciones técnicas de éste y del sistema de

recaudo en general, con lo que ha permitido afinar la documentación técnica necesaria para el proceso de contratación del SIR.

De forma paralela, la EPMMQ y la EPMTQP están realizando una investigación de mercado preliminar que se empleará en el informe justificativo para la compra corporativa del SIR que se tiene previsto ejecutarse para la contratación de este sistema. Así mismo, se busca contar con un presupuesto referencial del SIR. Seis posibles oferentes han presentado sus propuestas técnicas y económicas, las que atraviesa un proceso de revisión por parte del equipo técnico de ambas empresas.

4.8. ORGANISMOS MULTILATERALES DE FINANCIAMIENTO:

4.8.1 Respecto al Modelo de Gestión para la operación de la PLMQ:

Tras la aprobación del modelo para la operación, mantenimiento y en general la explotación de la infraestructura, el material rodante y el equipamiento e instalaciones del Subsistemas de Transporte Público Metro, se solicitó a la Banca Multilateral emita recomendaciones a este respecto, lo cual hizo el 18 de marzo del 2021. A continuación, se detallan cada una de ellas:

Recomendación No 1: Asistencia técnica especializada

La empresa que preste la asistencia técnica debe contar con un reconocido prestigio y experiencia a nivel internacional. Esta empresa deberá acompañará a la EPMMQ durante los primeros años de puesta en servicio y hacer una transferencia de conocimiento paulatina.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Se prevé que el período de la Asistencia Técnica Especializada: 6 meses de preoperación y 3 años de operación comercial.
- Estudios previos: Levantar la suspensión de la Consultoría Asesoría para la Selección del Operador de la Primera Línea del Metro de Quito (IKONS).
- Preparación del proceso de contratación que deberá ser aprobado por el Directorio de EPMMQ debido al monto de su presupuesto referencial.

Recomendación No. 2: Estructura organizacional

La EPMMQ debe revisar su estructura organizacional actual considerando las nuevas actividades que se realizaran en la etapa operativa. Además, deberá realizar el dimensionamiento mediante un análisis técnico que considere principios de sostenibilidad financiera.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Consultoría Estructuración técnica de la operación y mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito: Se han recibido 4 ofertas (22/MAR/2021).
- Desarrollo del Plan Estratégico: fue revisado por la Secretaría de Planificación del Municipio y han efectuado los ajustes conforme a esa revisión. Posteriormente, deberá ser remitido al Directorio de la EPMMQ para su aprobación.

Recomendación No. 3: Personal y mano de obra

La empresa debe diseñar y ejecutar procesos eficientes de capacitación y contratación de personal operativo, considerando alternativas contractuales que permitan contar con personal idóneo que permita reducir los tiempos de capacitación a los operadores.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Incorporación de personal a Metro: se definió el proceso a seguir: Cuantificación de personal, definición de perfiles, inclusión en el manual de puestos, informe de justificación, proyección de costos, certificación de recursos económicos, proceso de selección.
- Capacitación y certificación habilitante para la conducción del tren modelo MQ-117 en el depósito y vías principales para la fase previa a la operación a funcionarios de la PLMQ: Se remitirán los TDRs el 31/MAR/2021 para la No Objeción.

Recomendación No. 4: Contratos de servicios especializados para la operación y el mantenimiento

Los estándares de servicio y especificaciones técnicas que regirán los diferentes contratos ligados a actividades asociadas de la operación deben definirse de acuerdo con buenas prácticas internacionales. Para lo cual es recomendable reforzar los equipos jurídicos y técnicos.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Se está trabajando sobre la externalización de los siguientes procesos:
 - Mantenimiento preventivo y correctivo de la Super Infraestructura de vía, Pozos, Estaciones, Túneles.
 - Mantenimiento de Material Rodante.
 - Mantenimiento de Sistemas de Energía.
 - Mantenimiento de Sistemas de Comunicaciones.
 - Mantenimiento de Señalización.
 - Mantenimiento de Sistemas Mecánicos

Recomendación No. 5: Mecanismos de adquisición y contratación

Evaluar los marcos de adquisiciones y contrataciones dispuestos en la normativa local y, de ser factible, analizar la posibilidad de aplicar mecanismos de contratación específicos, previstos en la ley. Adicionalmente, es importante iniciar procesos de certificación bajo la norma ISO37001.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Análisis de los mecanismos de contratación.
- Solicitud al SERCOP del Giro específico del negocio, como herramienta adicional.
- Definición de cronograma y solicitud de asistencia técnica para la implementación de la ISO 37001.

Recomendación No. 6: Sistema de recaudo

Es necesario que la EPMMQ y la Secretaría de Movilidad resuelvan las actividades pendientes de integración del sistema de recaudo con otros modos de transporte de la ciudad. Así como definir los medios de pago disponibles y cómo funcionará la incorporación al Metro de Quito.

Actividades efectuadas entorno a la recomendación

- Mecanismo de cobro: Definido por la Secretaría de Movilidad mediante Oficio Nro. SM-2021-0665.
- Se continúa trabajando en el proyecto conjunto con la Empresa Pública de Pasajeros, enmarcados en mecanismo de pago.
- Se está desarrollando el estudio de mercado conjunto.

4.8.2. Respecto al seguimiento de la Ejecución del Proyecto de la PLMQ:

Como parte de la supervisión semestral que se lleva a cabo de manera conjunta entre el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco de Desarrollo de América Latina y el Banco Europeo de Inversiones, se planificó el desarrollo de la Misión Conjunta desde el lunes 12 de abril hasta el viernes 16 de abril de manera virtual.

Esta supervisión virtual tuvo como principales objetivos:

- Supervisar el avance de la obra civil;
- Revisar los avances en el modelo de operación y mantenimiento;
- Revisar los avances en el Sistema Integrado de Transporte;
- Avance y plan de adquisiciones de las actividades del componente de asistencia técnica del proyecto incluyendo actividades clave para la puesta en marcha del metro, implementación del sistema integrado de transporte y cumplimiento de políticas de salvaguardas.

Los Organismos Multilaterales revisaron los siguientes puntos:

- Estado de avance de la obra civil y material rodante:
 - Indicadores físicos y económicos.
 - Revisión de Línea base
- Situación Financiera del proyecto.
- Protocolo cierre de obras (entrega recepción):
 - Proceso técnico
 - Proceso administrativo
 - Cronograma
 - Explicación de interfase entre recepción de obra e inicio de operación.
 - Costos indirectos en acta de variación
 - Afectaciones por COVID
 - Comité de Disputas
- Modelo de Operación y Mantenimiento:
 - Proceso de contratación de asistencia técnica a la operación
 - Estado actual y avances de los procesos
 - Marco Jurídico aplicarse para los distintos servicios
 - Cronograma detallado para cada proceso
 - Estructuración técnica

- Costos proyectados, aspectos técnicos y financieros
- Estado de contratación de apoyos técnicos a la operación
- Avances Sistema Integrado de Recaudo:
 - Implementación
 - Cronograma y avance
 - Contratación de sistema de Recaudo
- Reorganización Rutas de Transporte Público
- Constitución del fideicomiso del Sistema Integrado y Metro
 - Cronograma
 - Avances
- Presentación estrategia de comunicación Metro. i.e. Cultura Metro, Seguridad Vial, su nuevo alcance y efecto cascada de la mano con la Administraciones Zonales del DMQ:
- Asistencia Técnica reembolsable y no reembolsable:
 - Detalle del estado de cada uno de los procesos incluidos en los Planes de Adquisiciones y programación de desembolsos y cumplimiento de resultados
 - Saldos no comprometidos asistencia técnica.
- Resumen de Salvaguardas ambientales y sociales.
- Estado Solanda.

Una vez concluida la Misión, la Banca Multilateral y Metro de Quito emitió el documento denominado “Ayuda Memoria Misión Conjunta de Multilaterales al Proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito”, documento que se oficializará en las próximas semanas, en el que se plasmaron varios acuerdos que se describen a continuación:

- Se debe contar con el monitoreo permanente en la integración de los todos sistemas electromecánicos y ferroviarios a fin de que se cumpla la Línea Base 6 (programa de obra).
- Coordinar la entrega de los manuales para el mantenimiento de las instalaciones acorde al contrato FIDIC.
- Coordinar las recepciones de la obra y liquidación final del proyecto.
- Reemplazar el tercer miembro del comité de disputas de acuerdo al requerimiento del contrato FIDIC.
- Realizar un análisis de diferentes escenarios de demanda fruto de la pandemia e integración del sistema integrado de transporte.
- Definir estándares de servicio con flexibilidad asegurando un nivel de demanda adecuada.
- Asegurar las certificaciones presupuestarias para todas las contrataciones de la Operación y Mantenimiento plurianuales del Metro de Quito.
- Sobre el Sistema de Recaudo, definir detalles de los procesos de integración entre la Secretaría Movilidad, Empresa de Pasajeros y Empresa Metro de Quito.
- Coordinar talleres de trabajo con el Ministerio de Economía y Finanzas sobre la definición y objetivos de los Fideicomisos: Global e individuales.
- En el caso de las viviendas en el barrio Solanda, los bancos recomiendan coordinar con la Secretaría de Riesgos e instituciones pertinentes atender con urgencia de las casas afectadas.
- De acuerdo a los compromisos de los contratos de crédito y estudios realizados y revisados por los bancos, avanzar con los procesos de compensaciones a negocios afectados y expropiaciones de predios.

Favorablemente los organismos multilaterales manifestaron su satisfacción por el compromiso y actitud de la actual administración para enfrentar los retos expuestos, así como expresó con gran satisfacción los avances que se han dado en tan poco tiempo y el compromiso para apoyar la consecución de la puesta en marcha del Sistema.

4.9. NORMATIVA MTOP:

La EPMMQ forma parte de la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador"; misma que se desarrolla como parte de la contratación de la Consultoría SBCC Nro. AFD-MTOP-004-2019, cuyo objeto es la elaboración de la "POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE - PNMU DE ECUADOR".

Con Oficio No. MTOP-STTF-21-236-OF de 18 de marzo de 2021, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas requirió, como parte de los insumos que se encuentra recopilando para la construcción de la normativa de transporte guiado, información relacionada al proyecto Primera Línea del Metro de Quito, así como los parámetros técnicos, protocolos y normativa existente relativa al Subsistema Metro de Quito. Toda esta información se entregó al Ministerio para su análisis en el levantamiento de la normativa; así también se ha coordinado para la semana del 19 de abril de 2021, las mesas de trabajo interinstitucionales para la construcción de esta normativa.

5. CONCLUSIONES:

- 5.1. La EPMMQ ha cumplido con la presentación quincenal de las gestiones y decisiones adoptadas en el marco de la operación y mantenimiento de la PLMQ y su sistema de recaudo.
- 5.2. Al 31 de marzo de 2021, la obra civil reporta un avance físico del 99,12% y uno económico del 98.77%.
- 5.3. El 02 de marzo de 2021, el Directorio de la empresa resolvió que su modelo de gestión será la operación bajo gestión directa mediante la contratación de Asistencia Técnica Especializada Internacional, amparado en la viabilidad jurídica, técnica y financiera de este modelo y en los beneficios de optimización de tiempo y costos para la operación del subsistema Metro.
- 5.4. El 31 de marzo del 2021 se suscribe el Acta de variaciones, ajustes, decisiones y acuerdos en la que se establece, entre otros aspectos, que la fecha de terminación de la obra será el 18 de octubre del 2021; que el proceso de recepción de parte de obra ha iniciado el 31 de marzo del 2021 y culminará el 15 de junio de ese mismo año; y que la realización de las pruebas de los equipos e instalaciones se podrán ejecutar con la sola suscripción de un acta de uso temporal.
- 5.5. Se mantienen reuniones de seguimiento quincenales y permanentes con la Banca Multilateral y el Ministerio de Finanzas, a quienes se reporta las gestiones

y decisiones adoptadas en el marco de la puesta en marcha del Subsistema Metro de Quito, además de las mesas de trabajo en las que participa activamente Quito Honesto, Administración General del DMQ, Procuraduría Metropolitana, así como las Secretarías de Movilidad y Planificación.

- 5.6. La EPMMQ contará con el respaldo de una asistencia técnica internacional y con un estructurador técnico de las operaciones para asegurar la correcta puesta en operación de la PLMQ.
- 5.7. En cumplimiento a las recomendaciones de los OMF de fecha 18 de marzo del 2021, la EPMMQ ha venido realizando varias acciones para concretarlas.

Atentamente,

ANDREA
CRISTINA
FLORES ANDINO

Digitally signed by ANDREA CRISTINA
FLORES ANDINO
DN: c=EC, o=SECURITY DATA S.A. I,
ou=ENTIDAD DE CERTIFICACION DE
INFORMACION,
serialNumber=060720215244,
cn=ANDREA CRISTINA FLORES ANDINO
Date: 2021.04.17 19:04:57 -05'00'

Andrea Flores Andino

GERENTE GENERAL

EPMMQ