

Quito, 23 JUL 2019

24 JUL. 2019

Oficio No. 1683

-GC-GG

1988

Señor Doctor
Jorge Homero Yunda Machado
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO
En su despacho
Ciudad

Asunto: Informe de motivación,
oportunidad, mérito y conveniencia
para el Proyecto "METROFÉRICO"

De mi consideración:

En atención al oficio TE-MAT-06710-19 de fecha 11 de julio de 2019, en el cual se remitió para análisis y aprobación el Convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para la ejecución de procesos y acciones que permitan articular el proyecto promovido por el gobierno central, que comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable denominado "METROFÉRICO", el cual permitirá conectar Quito (Parque "La Carolina"), con el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito (Tababela).

Ante las disposiciones impartidas en la reunión de trabajo del día 2 de julio de 2019, con autoridades y representantes de la Presidencia de la República, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, en la que se acordó que dicho Convenio debe contemplar la normativa contenida en el artículo 279 del Código Orgánico de Organización Territorial, y requiere un informe técnico por parte de la EPMMOP, adjunto sírvase encontrar lo solicitado.


Atentamente,



Ing. Mauricio Rosales E.
Gerente General EPMMOP

CC: Lic. Guillermo Abad – Secretario de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito
Abg. Dunker Morales – Procurador Metropolitano del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito

22/07/2019

Responsable: Ing. Mauricio Larrea 

**INFORME DE MOTIVACIÓN, OPORTUNIDAD, MÉRITO Y
CONVENIENCIA, QUE JUSTIFICA LA VIABILIDAD,
PERTINENCIA INSTITUCIONAL Y FINANCIERA DEL
CONVENIO A SUSCRIBIRSE PARA LA IMPLEMENTACION,
MANTENIMIENTO Y OPERACION DEL TRANSPORTE POR
CABLE LÍNEA CAROLINA – TUMBACO – AEROPUERTO UIO
(METROFÉRICO)**

INFORME TÉCNICO

Quito, julio 2019

Contenido

1. ANTECEDENTES	1
1.1. Marco legal	1
1.2. Introducción	3
1.3. Objetivo general	3
2. Justificación	3
2.1. Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial	3
2.2. Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 (PMM)	3
3. Análisis Técnico	4
5. CONCLUSIÓN DEL INFORME	6
6. RECOMENDACIONES	7

1. ANTECEDENTES

Con Oficio TE-MAT-06710-19 de fecha 11 de julio de 2019, se remitió al Alcalde de Quito, para análisis y aprobación un proyecto de Convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, para la ejecución de procesos y acciones que permitan articular el proyecto promovido por el gobierno central, que comprende el diseño, financiamiento, construcción, equipamiento, operación, mantenimiento del sistema de transporte público de pasajeros por cable "METROFÉRICO", el cual permitirá conectar Quito (Parque "La Carolina"), con el Aeropuerto Mariscal Sucre de Quito (Tababela).

Ante las disposiciones impartidas en la reunión de trabajo efectuada en el Despacho de la Alcaldía, entre autoridades del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, Presidencia de la República y Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el viernes 28 de junio de 2019, a las 12h00, acerca de mantener mesas de trabajo para establecer un documento definitivo del Convenio de la referencia, por lo que, el 2 de julio de 2019, se ha mantenido una última mesa de trabajo, con autoridades y representantes de: Presidencia de la República, MDMQ, MTOP y EPMMOP, en la que se ha acordado que el Convenio debe contemplar la normativa contenida en el artículo 279 del Código Orgánico de Organización Territorial, es decir, la figura jurídica de Gestión Delegada a otros niveles de gobierno y solicitó a la EPMMOP presente un Informe Técnico sobre el proyecto.

1.1. Marco legal

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 14, reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir.

El artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador dispone: "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 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 el ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución (...)".

La norma constitucional en su artículo 260 prevé "El ejercicio de las competencias exclusivas no excluirá el ejercicio concurrente de la gestión en la presentación de servicios públicos y actividades de colaboración y complementariedad entre los distintos niveles de gobierno".

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 276, objetivo 4, del Régimen de Desarrollo establece: "(...) Recuperar y conservar la naturaleza y mantener un ambiente sano y sustentable que garantice a las personas y colectividades el acceso equitativo, permanente y de calidad al agua, aire y suelo, y a los beneficios de los recursos del subsuelo y del patrimonio natural (...)".

El artículo 315 de la norma constitucional en lo principal dispone que: "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 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 (...)

La Constitución de la República del Ecuador en el artículo 395, numeral 2), establece que: "Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional (...)"

De acuerdo a lo establecido en el artículo 84 literal k) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD): "establece que, una de las funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, es el de regular, prevenir y controlar la contaminación ambiental en su circunscripción territorial de manera articulada con las políticas ambientales nacionales".

El artículo 283 del COOTAD establece de manera excepcional que los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente, cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural.

La Ley Orgánica de Empresas Públicas en el artículo 3 establece como principios de las empresas públicas entre otros los siguientes: "Propiciar la obligatoriedad, uniformidad, eficiencia, universalidad, accesibilidad, regularidad, calidad, continuidad, seguridad, precios equitativos y responsabilidad en la prestación de los servicios públicos".

Con la Ordenanza Metropolitana No. 001 sancionada en marzo del 2019, se crea la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas que sucedió jurídicamente a la EPMOP-Q, cuyo objeto principal es diseñar planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías, espacio público, todo tipo de infraestructura para movilidad, sistema de transporte terrestre, espacio público destinado a estacionamientos; prestar servicios a través de la infraestructura a su cargo; y, la demás actividades operativas y de prestación de servicio relativas a las competencias que corresponden al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, en el ámbito de la movilidad y ejecución de obras públicas.

Uno de los ejes estratégicos que establece el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (OM No. 0041), es la Ciudad Inteligente para la gente, donde el espacio natural y antrópico comulguen en una visión de sinergia y optimización de recursos, con el aporte de las mejores prácticas de producción y eficiencia y aplicación de tecnología limpia. Garantiza las mejores condiciones de crecimiento, para asegurar que todos los ciudadanos disfruten de prosperidad.

El Acuerdo de Cambio Climático de París, suscrito en el año 2015, es el principal compromiso vinculante en el marco de Naciones Unidas, para responder globalmente frente a las causas y consecuencias del cambio climático. Fue asumido de forma unánime por los países, con el objetivo de generar capacidades para enfrentar los impactos del cambio climático, y de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para que la temperatura del planeta no suba en más de 1,5 grados centígrados. En este marco Quito es miembro de redes internacionales de ciudades en la lucha contra el cambio climático como el C40, Pacto Global de los Alcaldes por el Clima y la Energía, ICLEI y CGLU.

Por otro lado, existe un avance importante del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Quito, el que es parte de la evaluación denominada NAMA de Movilidad Sostenible, que involucra a tres ciudades del país. La NAMA (Acciones Nacionales Voluntarias de Mitigación, Nationally Appropriate Mitigation Actions, por sus siglas en inglés) es un mecanismo establecido en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático para evidenciar las propuestas programáticas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, enfocada en el levantamiento de recursos económicos para su implementación. Esta evaluación se coordina con el Ministerio de Ambiente, e incluye las políticas de movilidad sostenible previstas para los próximos años en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca.

Dentro del Plan Ambiental Distrital del DMQ, se incluye el "Programa de mitigación de cambio climático del DMQ", que tiene como objetivo aportar a la meta de reducción del 5% de la huella de carbono del DMQ en relación a su crecimiento proyectado, a partir del 2019 en los siguientes sectores: movilidad sostenible, construcción sostenible, servicios públicos y compensación, y huella de carbono. En lo referente a movilidad sostenible, el programa menciona como objetivo "Reducir la huella de carbono a través del mejoramiento del Sistema Integrado de Transporte Público, el manejo de tránsito, y la promoción de medios de transporte alternativos".

1.2. Introducción

En relación a los objetivos medioambientales trazados por el MDMQ, la EPMMOP y los objetivos de la Gerencia Comercial, entre los que se encuentran generar recursos propios, se ha realizado el siguiente informe técnico para la delegación del sistema urbano de transporte aéreo de pasajeros por cable en el Distrito Metropolitano de Quito.

1.3. Objetivo general

Elaborar un informe técnico de motivación para para la delegación de la implementación, operación y mantenimiento del Sistema de transporte urbano por cable línea Carolina – Tumbaco – Aeropuerto UIO.

2. Justificación

El Metroférico es un sistema de transporte público masivo por cable que conectara el hipercentro de Quito en la estación del Metro "La Carolina" con las centralidades de Cumbayá hasta Tumbaco en la fase I y con el Aeropuerto Internacional de Quito en su fase II, el proyecto encaja dentro de los siguientes Planes.

2.1. Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

- Política M1:
Mejorar sustancialmente la calidad, la cobertura, conectividad e integración de los servicios del Sistema Metropolitano de Transporte.
- Política M2:
Promover el uso de tecnologías limpias en el transporte público que permitan óptimos niveles de desempeño automotriz para mejorar la calidad del medio ambiente.

2.2. Plan Maestro de Movilidad 2009-2025 (PMM).

La situación actual de transporte y movilidad entre el hipercentro de Quito y el valle Nor-Oriental es medible, puesto que en el sector del parque La Carolina, donde existe una concentración de comercio local, oficinas, negocios, costosas edificaciones verticales a causa del alto precio del suelo, adicionalmente es el lugar donde convergen distintas redes de transporte. Por lo que el proyecto se enmarca dentro del Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, 2009-2025.

2.3. Visión Estratégica de la Movilidad para el Distrito Metropolitana de Quito 2015-2019

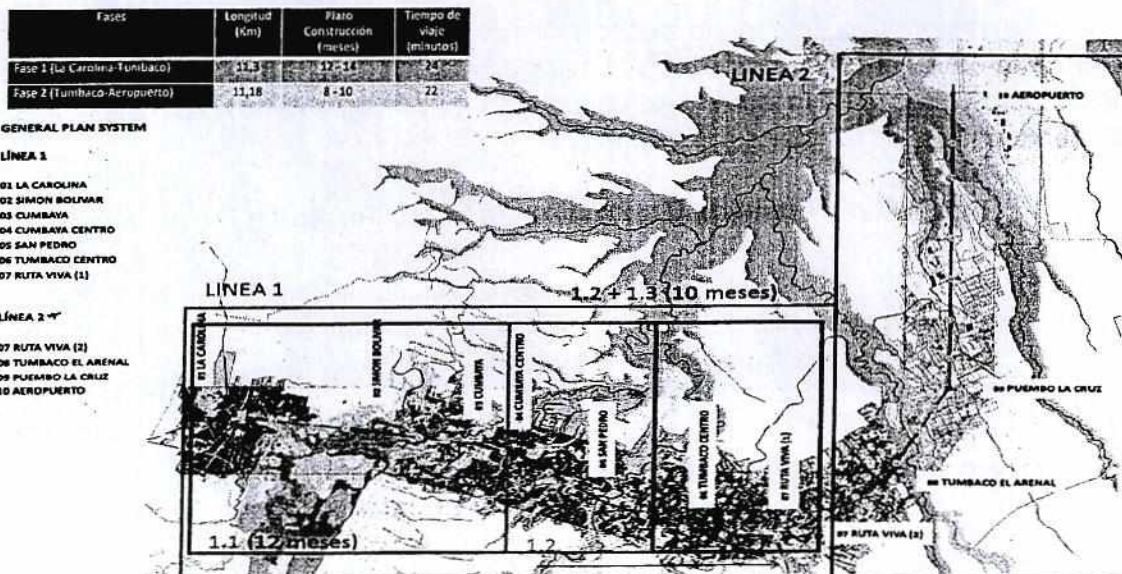
Dentro de las políticas y objetivos de movilidad fluida y sostenible se identifican las siguientes:

- Se utilizará Transporte Público como medio preferente de desplazamiento mediante un sistema integrado masivo de transporte con altos niveles de calidad y eficiencia, donde el Metro será el eje estructurador, siendo sus mayores atributos la disminución del tiempo de viaje.
- Se disminuirán los niveles de emisiones de gases y ruido generados por los vehículos motorizados, mejorando su tecnología, en especial la flota de transporte público.

Por lo tanto, el proyecto se alinea dentro de las políticas, objetivos y lineamientos estratégicos establecidos en los diferentes planes y visión de la Municipalidad del DMQ.

3. Análisis Técnico.

El área de influencia del proyecto abarca la ciudad de Quito y varias de las parroquias urbanas del distrito Metropolitano, la tasa de crecimiento poblacional del valle tiene un promedio aproximado de 5.61%. Simultáneamente el incremento del parque automotor se sostiene en el desarrollo residencial y comercial del valle Nor-Oriental.



Grafica 1: Trazado del Proyecto

La demanda en transporte de carga, servicios e intercambio de bienes, colegios, universidades, centros comerciales, entre estas nuevas áreas de negocio y en el área de influencia del nuevo aeropuerto de Quito, requieren a la brevedad, de un concepto de tránsito que ofrezca un servicio integral de transporte público para los usuarios con un perfil de total inclusión social.

Es decir, una alternativa de comunicación diaria para todas las edades y estratos socioeconómicos, con la finalidad de que todos puedan viajar de una forma rápida, segura y suficientemente cómoda entre sus puntos de origen y destino atendiendo una población de 118 mil habitantes.

Para dar solución al problema planteado, se analizó opciones de trenes, tranvías, ultraligeros, funiculares y teleféricos. El proyecto promovido por el MTOP, propone un Metroférico, que es un sistema urbano de transporte aéreo de pasajeros por cable, el mismo que contará con aproximadamente una longitud de 22 km de recorrido y consta de 10 estaciones divididas en dos líneas. La Línea 1 conecta zonas de rápida expansión dentro del valle de Tumbaco, con el hiper-centro de Quito, y la Línea 2, que será una extensión de la línea 1, vincula al aeropuerto internacional, con el hiper-centro de Quito.

El corredor geográfico que conecta el hipercentro con el valle Nororiental, atraviesa la quebrada del Batán por lo tanto sobrevuela el Río Machángara, y ha sido seleccionado como el espacio adecuado para insertar el trazado geométrico, a pesar de presentar dificultades radicales en relación a la topografía compleja han logrado conseguir espacios públicos para la implementación de torres evitando conflicto social en relación a la expropiación de propiedades privadas.

El incremento esperado en el volumen de tráfico desde los valles de Cumbayá, Tumbaco, Puenbo y sus alrededores hacia y desde la ciudad de Quito se muestra a continuación.

Informe PMM 2009						
Año	Área	Desde & Hacia	Público	Privado	Total	Incremento
2008	Cumbayá, Tumbaco	HC Quito	47.000	30.000	77.000	
2025			76.000	139.000	215.000	179%
2008	Nayón, Zambiza	HC Quito	7.400	4.500	11.900	
2025			12.000	22.000	34.000	186%
2013	Quito y alrededores	Pasajeros Aeropuerto			7.000	
2025					15.000	114%
2013	Quito y alrededores	Empleados Aeropuerto		6.000		

Fuente: Estudio de Factibilidad Metro de Quito

Por tanto, en base a los análisis de la información sobre movilidad en toda la zona urbana, incluyendo los valles orientales, se desprenden los siguientes resultados:

- 150.000 desplazamientos diarios de personas entre el centro de la ciudad y Tumbaco / Cumbayá, que también llegan de sitios más alejados como Puenbo, etc.
- 75% de las personas que se movilizan utilizan medios de transporte público y taxis, esta cifra corresponde a alrededor de 120.000 personas por día.
- Existen cerca de 80.000 desplazamientos directos hacia Quito; los otros van hacia y desde las áreas más grandes de la zona urbana de Quito.

Por estas razones se debe implementar un sistema de Transporte Público de Calidad los mismos que contribuyan a mantener un número considerable de vehículos fuera de las calles.

4. Capacidad de la EPMMOP para ejecutar el Proyecto

La EPMMOP según lo previsto el Código Municipal (artículo 1.2.119) le corresponde diseñar, planificar, construir, mantener y operar todo tipo de infraestructuras para la movilidad; en consecuencia la ejecución del proyecto Metroférico podría ser realizada a través de la Empresa Pública. No obstante lo anotado, al momento la EPMMOP ha concentrado su planificación en la ejecución de proyectos viales y toda su capacidad operativa se encuentra destinada a tales requerimientos de la ciudad.

El Proyecto Metroférico exige un alto conocimiento en diseño, ejecución de obra y mantenimiento, experiencia que la Empresa Pública no tiene y que tampoco podría contratarla a través del régimen común debido a que no existen recursos económicos contemplados para dicho fin. Al carecer de capacidad para ejecutar el Proyecto, tanto desde el punto de vista técnico como económico, se configura la excepcionalidad para que la iniciativa privada pueda prestar el servicio a través de la figura de delegación, para lo cual se deben cumplir los requisitos previstos en las normas jurídicas.

Modelo de gestión:

La EPMMOP tiene como misión la contribución a elevar el estándar de vida de los habitantes del Distrito Metropolitano de Quito, mediante una planificación integral, ejecución y control de la infraestructura vial, de las obras públicas relacionadas, del transporte y la movilidad, con altos niveles de competitividad, privilegiando la participación ciudadana y preservando el equilibrio ambiental. Para esto, contamos con colaboradores altamente capacitados y motivados, que trabajan, en un ambiente de respeto, transparencia y orientación de servicio a la ciudadanía, por lo que el MTOP deberá cumplir los fines y objetivos de la EPMMOP.

Si bien no se ha contemplado la ejecución del Proyecto por parte de la Municipalidad a través de la EPMMOP, dicho Proyecto se alinea con los objetivos de la planificación.

Cabe indicar que todos los servicios de mantenimiento, operación e implementación que se requieran en el proyecto, serán materia de delegación al Gobierno Central.

5. CONCLUSIÓN DEL INFORME

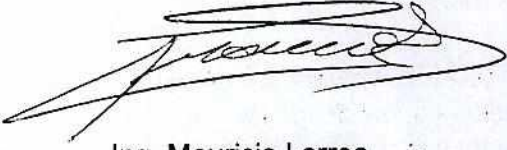
- El Proyecto está concebido como una obra perdurable que proporcionará soluciones a los problemas de transporte público para los valles orientales del Distrito Metropolitano de Quito.
- Una vez analizado el proyecto, se concluye que la EPMMOP no tiene capacidad técnica ni presupuestaria para realizar el proyecto de manera directa, la opción de realizarlo mediante mecanismo asociativos aparados por la normativa vigente.
- Este proyecto reducirá los tiempos de viaje mediante transporte público desde el hipercentro de la ciudad hacia los valles orientales y al aeropuerto internacional de Quito.

- Tiene un bajo impacto en el terreno, lo que representa un mínimo porcentaje de expropiaciones comparado con la ejecución de proyectos viales como la ampliación de vías alternas o de construcción de nuevas carreteras.
- Regeneración urbana en ciertos sectores de la ciudad.
- Diseñado para el acceso universal de personas.
- Es un sistema de transporte público - urbano inclusivo (mujeres embarazadas, padres con niños pequeños, persona con movilidad reducida, personas de la tercera edad).
- Es Amigable con el medio ambiente, con un potencial de reducción de emisiones de 3000 ton CO2/año, contribuye significativamente la eliminación de gases de efecto invernadero, ya que utiliza energía limpia para su funcionamiento.
- No genera ningún tipo de ruido.
- El Metroférico está diseñado para integrarse con el Sistema de Transporte del Distrito Metropolitano de Quito, especialmente con el Metro de Quito y con las líneas de autobuses.
- La EPMMOP no eroga recursos para el proyecto, el Ministerio de Transporte y Obras Publicas al ser el promotor del mismo, estará a cargo de la ejecución, operación y mantenimiento del proyecto en todas sus fases.
- Considerando estos antecedentes, se adjunta el presente informe de motivación, oportunidad, mérito y conveniencia para la implementación, operación y mantenimiento del Sistema de transporte urbano por cable línea Carolina – Tumbaco – Aeropuerto UIO, para lo cual se deberá contar con toda la documentación pertinente.

6. RECOMENDACIONES

- El proyecto Metroférico deberá estar alineado a la Ordenanza Metropolitana 001 del 29 de marzo de 2019 que crea y regula el subsistema de transporte público de pasajeros por Teleférico, funicular y otros medios similares.
- Los estacionamientos propuestos dentro del mencionado proyecto, deberán estar alineados a la Ordenanza Metropolitana 001 del 29 de marzo de 2019 sustitutiva del capítulo XV del título ii del libro tercero del código municipal referente al régimen de funcionamiento del sistema de estacionamientos y terminales terrestres del distrito Metropolitano de Quito.
- Para la implantación del trazado del Metroferico, se deberá considerar el derecho de vía y el trazado vial de los proyectos viales que se encuentran dentro de la planificación de la EPMMOP que son:
 1. Proyecto denominado Solución Vial Guayasamín; en ejecución mediante Alianza Estratégica.
 2. Troncal Metropolitana de Quito; cuenta con estudios definitivos.
- Se deberá tomar en cuenta las siguientes observaciones:
 1. El Proyecto deberá considerar dentro del estudio las mitigaciones respecto a la afectación del transporte público (buses Valles Nororientales – Quito), puesto que esta situación es prioritaria para tener una viabilidad .

2. El Proyecto deberá contar con todas las aprobaciones, consentimiento, autorizaciones, licencias, reconocimientos, permisos que deden ser obtenidos de las Autoridades Competentes y que son necesarios para la ejecución del proyecto.



Ing. Mauricio Larrea
Gerente Comercial