

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

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. DEPMQ-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).

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 – 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.
- 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

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

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. DEPMQ-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 necesarias 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 receiptar 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:

- 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.

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:

- 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 Flores Andino
GERENTE GENERAL
EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO