

INFORME DE REPORTE QUINCENAL No. 9
15 de junio de 2021
(Resolución No. 001-2021 Concejo Metropolitano)

1. PERIODO DE REPORTE:

Del 01 al 15 de junio del 2021

2. ANTECEDENTES:

- El Concejo Metropolitano de Quito mediante Resolución No. C 001-2021 de 05 de enero de 2021, dispone 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".
- 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.
- Con fecha 14 de junio de 2021, se remite el "Informe de reporte Quincenal No. 9", de la EPMMQ del período 01-15 de junio de 2021.

A continuación, una síntesis del avance de las obras civiles, instalaciones, equipamiento y material rodante del Metro de Quito, aclarando que los cortes estadísticos por parte de la fiscalización MAC, gerencia de proyecto GMQ y EPMMQ, son a cada día 20 de cada mes, por lo tanto, el presente informe determina los avances hasta el 20 de mayo de 2021 y la síntesis del estado actual de la EPMMQ:

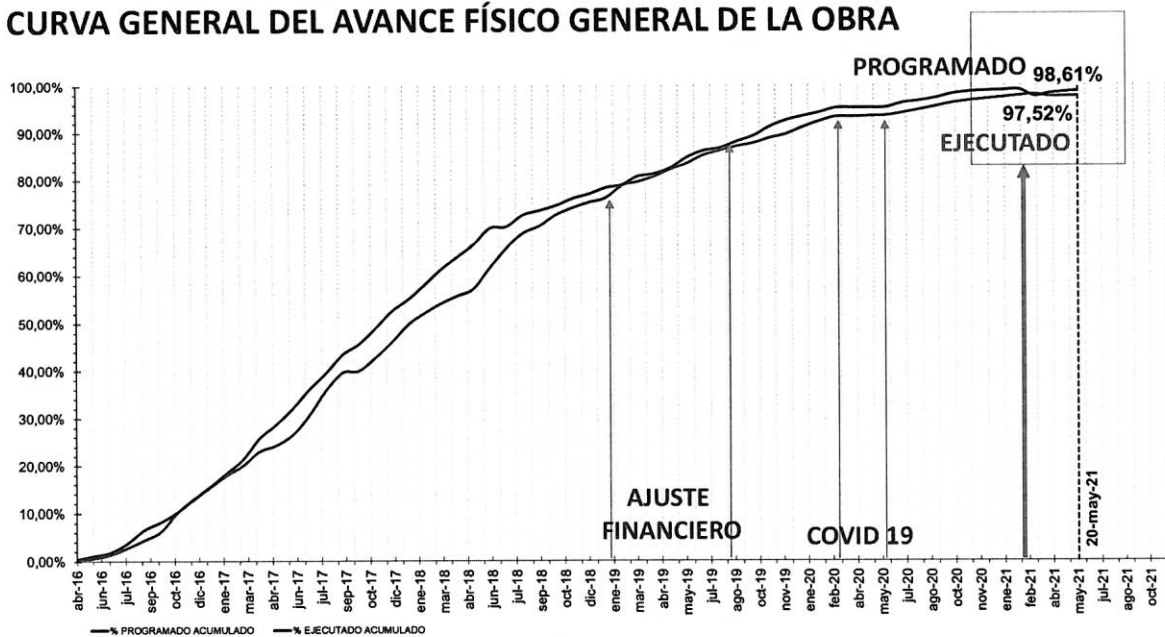
3. AVANCES DE OBRAS CIVILES E INSTALACIONES

El avance de obras al momento con corte a 20 de mayo es de 97,52%, tomando en cuenta las extensiones de plazos para la colocación de los controles de acceso que ya iniciaron su proceso de instalación. Este porcentaje es el porcentaje resultante del avance de las obras civiles, equipos e instalaciones y suministro de material rodante.

AVANCE FÍSICO STANDARDIZADO				
ITEM	CONTRATOS	% AVANCE AL 20 DE MAYO 2021	FACTOR DE PONDERACIÓN	% DE AVANCE EJECUTADO
1 CONTRATO CONSTRUCCIÓN OBRA - FIDIC				97,52%
1.1	Construcción de obra civil	99,11%	85,60%	84,84%
1.2	Equipos e Instalaciones	89,72%	14,06%	12,61%
1.3	Suministro e Instalación de puertas abatibles	20,77%	0,34%	0,07%
2 MATERIAL RODANTE				81,94%
2.1	Material Rodante - 18 trenes	81,94%	100,00%	81,94%

El avance de obras civiles, equipos e instalaciones y suministro de controles de acceso se observa en el siguiente gráfico:

CURVA GENERAL DEL AVANCE FÍSICO GENERAL DE LA OBRA



En el gráfico se anota el reajuste de tiempo de ejecución de obras desde febrero de 2021 a la presente fecha, a causa de la determinación de insertar dentro del cronograma del constructor la adquisición, instalación y puesta en marcha de los controles de acceso para los usuarios en las diferentes estaciones del Metro.

Al momento la fecha estimada para terminar estas obras civiles e instalaciones de equipos es el 21 de octubre, fecha que aun puede variar con la decisión de insertar en el cronograma de obras el Sistema Integrado de Recaudo SIR, que por determinación técnica y administrativa debe ser realizado tanto en el Metro como en el sistema BRT administrado por la EPMPQ, pues la EPMPQ estará a cargo de la alimentación e integración de pasajeros al Metro.

Esta actividad implicará una extensión del avance de las obras que se determinará al momento de la suscripción de los contratos de compra del sistema SIR-SIU para el Metro y SIR-SAE-SIU para el BRT.

4. AVANCES EN MATERIAL RODANTE

En material rodante el avance es de 81,94%, al momento no existe un avance importante pues se espera la resolución de cómo CAF ejecutará el valor equivalente al VAE Valor Agregado de producto

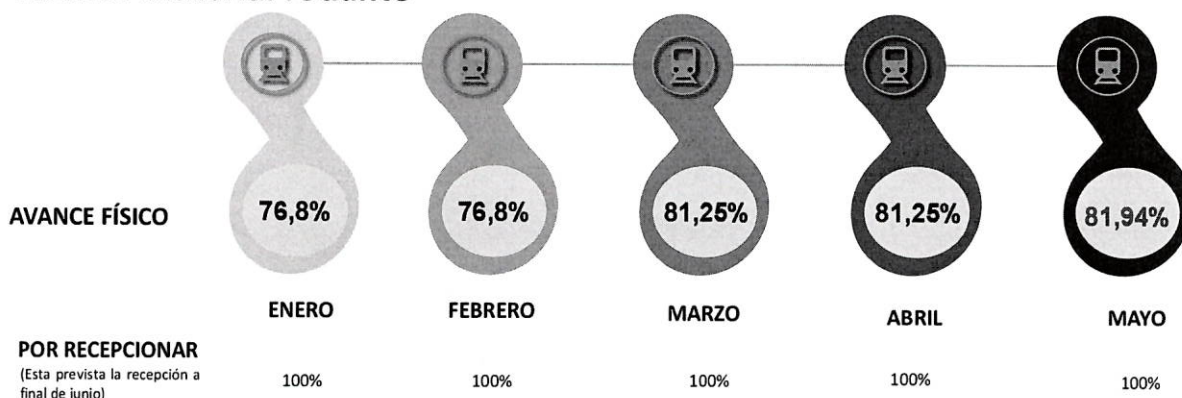
Ecuatoriano, porcentaje por el cual fue adjudicado el contrato.

La Gerencia Jurídica y la Gerencia de Instalaciones y Material Rodante están valorando este componente y delimitando las alternativas de pago por parte del proveedor del Material Rodante CAF.

Por otro lado, es importante que la Alcaldía delegue a la EPMMQ el proceso de homologación del material rodante para que este sea ejecutado y con ello se realice la entrega recepción de los bienes.

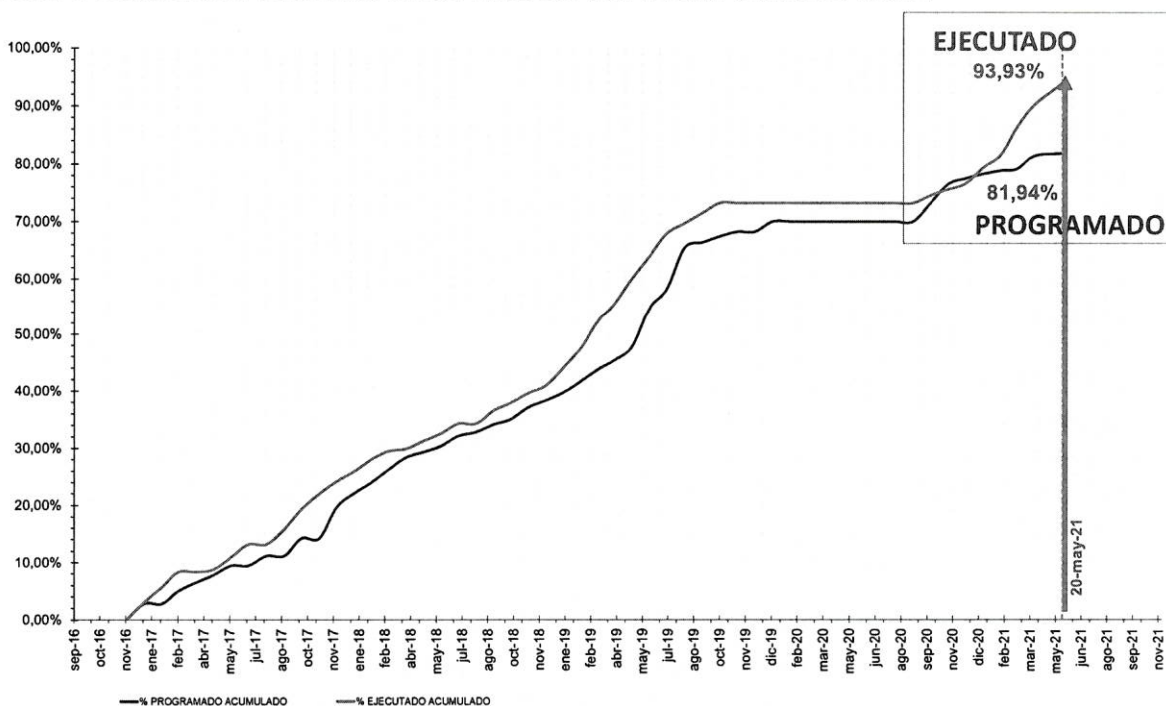
A continuación, los gráficos de avance del material rodante:

Avance material rodante



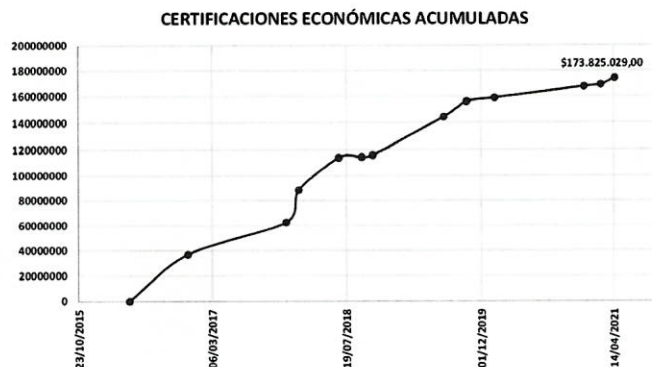
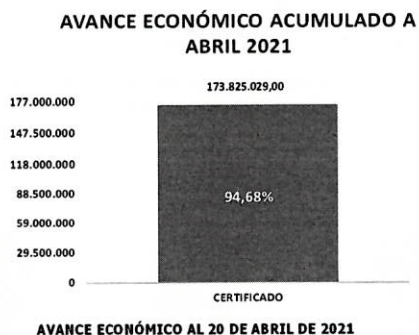
A continuación, la curva de avance de entrega del material rodante:

CURVA GENERAL DEL AVANCE FÍSICO MATERIAL RODANTE



AVANCE ECONÓMICO – MATERIAL RODANTE

	CONTRACTUAL	CERTIFICADO	PENDIENTE	%
TOTAL	\$ 183.592.999,00	\$ 173.825.029,00	9,767,970.00	5,32%



5. ESTADO FINANCIERO DE LA CONSTRUCCIÓN

Con corte al 29 de mayo de 2021, en base a la información emitida por la Fiscalización, el avance económico de la obra es el siguiente:

	ABRIL - MAYO	
	MONTO PLANILLADO	%
OBRA CIVIL	\$ 1.329.195.791,47	98,18%
EQUIPOS E INSTALACIONES	\$ 152.888.213,83	70,47%
MATERIAL RODANTE	\$ 168.795.403,28	91,94%

6. ESTADO DE LA RECEPCIÓN DE LAS OBRAS, INSTALACIONES Y MATERIAL RODANTE

La recepción de las obras ha iniciado y al momento ha sido recibida el 45% de la obra civil, sin embargo, algunas de las obras recibidas han sido de forma tácita, por lo tanto, es importante rehacerlo de forma administrativa y luego de forma financiera para cumplir con las normas municipales.

Para no realizar doble trabajo luego, es importante desde ya adquirir un software especialista para sistemas de Metro, donde estén todos y cada uno de los subsistemas, sus componentes, partes, piezas, vida útil, MTBF, MTTR y RCM. Con ello ya estarían catalogados todos los subsistemas para la operación y mantenimiento. Los softwares, especializados para Metros tiene un valor aproximado de US\$ 4'000.000, los cuales deben ser previstos de forma urgente.

Sobre la recepción del material rodante, será vital contratar dos especialistas en material rodante para realizar el proceso de recepción. Los dos técnicos previstos vendrán de Panamá y México este mes para iniciar la capacitación de un equipo técnico de 8 personas y conjuntamente realizar el proceso de recepción del material rodante. El costo será de cuantía mínima de consultoría para disminuir los tiempos de contratación, con aproximadamente US\$ 50.000 por los 15 días que demorará la recepción del material rodante de CAF, posteriormente se iniciarán las pruebas de integración con la flota

completa.

RECEPCIÓN DE OBRAS CIVILES:

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO
RECIBIDO	42%	42%	42%	45%	45%
EN PROCESO DE RECEPCIÓN	1%	1%	1%	14%	14%
POR RECEPCIONAR	57%	57%	57%	41	41%
				%	
PRESUPUESTO	\$1.317.796.726 (98,33%)	\$1.320.274.033 (98,51%)	\$1.323.786.974 (98,77%)	\$1.329.195.791 (98,13%)	En proceso de planilla.

RECEPCIÓN DE INSTALACIONES Y MATERIAL RODANTE:

POR RECEPCIONAR	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO
	100%	100%	100%	100%	100%
PRESUPUESTO	\$147.764.863 (74,71%)	\$148.346.244 (75%)	\$148.783.668 (75,2%)	\$152.888.213 (77,13%)	En proceso de planilla.

7. PROBLEMAS Y SOLUCIONES RESPECTO A LAS OBRAS, INSTALACIONES Y MATERIAL RODANTE

CAPACIDAD DE RECEPCIÓN.- La EPMMQ está sin la capacidad de recepción de las obras, para lo cual es importante:

- Comprar el Software especialista para la administración de la operación y mantenimiento de los subsistemas y componentes.
- Colocar un equipo técnico de especialistas para el proceso de recepción de los bienes y servicios contratados. Se contratarán de Metro de Panamá y de Monterrey para la recepción de material rodante y de Metro Brasil para agilizar los procesos administrativos y financieros.
- Se iniciará la selección de personal para la operación de la sala CCO y para la conducción de trenes, con el objetivo de realizar las pruebas de operación de los subsistemas como parte de la entrega – recepción. Se requieren 28 operadores de CCO y 54 conductores de trenes. Estos equipos técnicos serán entrenados en una línea de metro subterráneo que ojalá tenga trenes CAF, por lo tanto, se han iniciado gestiones con Metro de Santiago y Metro de Sao Paulo para el entrenamiento de este personal en por lo menos 3 meses, luego de los cuales regresarán a Quito para las pruebas finales de integración y recepción de bienes y el inicio de la etapa de pruebas.
- Se requerirá de un grupo de arquitectos e ingenieros para desglosar los subcomponentes de obras y registrarlos en el Software especialista. Se calcula más de 14.000 planos de arquitectura e ingenierías con los detalles de lo planificado versus lo realizado en obra (as Built). Esta tarea se iniciará en el mes de julio y se terminará el mes de noviembre. Para realizar esta tarea será vital la participación del fiscalizador y del gerente de contrato.
- Se requiere iniciar la contratación de la Asistencia Técnica, para lo cual se han iniciado los TDR para que las Empresas Públicas expertas en operación y

mantenimiento de metros subterráneos puedan ofertar. Las más cercanas y galardonadas son Metro de Sao Paulo y Metro de Santiago., en tercera posición el Metro de Panamá.

- Data Center, se requiere un data center para colocar el Software especializado, para lo cual se verá un data center internacional de alta seguridad y confiabilidad.
- Se han ejecutado los siguientes protocolos de pruebas de material rodante:
 - Galibo. (C.J5.92.375.00)
 - Prestaciones en tracción. (C.J5.92.301.00)
 - Prestaciones en freno. (C.J5.92.331.00)
 - Funcionamiento de unidades acopladas (C.J5.92.345.00)
 - Sistema información al viajero y CCTV (C.J5.92.361.00)
 - Tiempos de recorrido y calentamiento. (C.J5.92.349.00)
 - Registrador de eventos. (C.J5.92.363.00)
 - Radiotelefonía TETRA. (C.J5.92.365.01)
 - Verificación de caudales (C.J5.92.361.00)
 - Compatibilidad electromagnética (C.J5.92.375.10)
 - Pantógrafo (C.J5.92.302.00)
 - Comportamiento dinámico (C.J5.92.375.20)
 - Inscripción en curva (C.J5.92.375.22)
 - Confort (C.J5.92.375.21)
 - Ruido (C.J5.92.375.15)

8. OBRAS Y ADQUISICIONES COMPLEMENTARIAS

Al momento se ha realizado una inspección de cada área y se ha realizado una lista de componentes complementarios vitales para el inicio de operación. Algunos no fueron determinados y otros están siendo definidos:

ADICIONALES NO INCLUIDOS EN OBRAS (FASE DE PREOPERACIÓN)		\$ 30.419.630,72
1	Sistema de recaudo (METRO - SIST. PASAJ.)	\$ 25.000.000,00
2	Suministro e Instalación de Fibra Óptica (SIR)	\$ 375.487,52
3	Software para planificación y gestión de la Operación	\$ 524.143,20
4	Software para gestión empresarial ERP	\$ 4.000.000,00
5	Servicio de conducción, Capacitación y Certificación de Operadores de equipo rodante	\$ 520.000,00
6	Servicio de comunicación de atención de emergencias (911-GOV.CENTRAL)	\$ 33.489.000,00

SISTEMA INTEGRADO DE RECAUDO SIR.- Este sistema es vital para la operación del Metro de Quito y del Sistema BRT operado por la EPMPQ. La propuesta de la EPMMQ para realizar un camino corto es el siguiente:

- Revisar el Reporte Mundial de Sistemas de Recaudo donde se encuentran todas las empresas productoras de estos sistemas, las empresas propietarias de las tecnologías y los principales proyectos realizados en el mundo del recaudo electrónico a nivel de ciudad, que es el caso de Quito, donde se requiere un sistema intermodal: Metro, BRT, Red Convencional de Transporte Urbano RCTU con tarifas integradas por subsistema y Red Convencional de Transporte Metropolitano RCTM con tarifas seccionadas por distancia. Los proponentes deberán probar haber colocado sistemas de recaudo electrónico en mínimo 3 ciudades iguales o mayores a Quito con 100% de intermodalidad, con tarifas múltiples urbanas y metropolitanas.
- El presupuesto para la Fase 1 Metro y BRT es de aproximadamente US\$ 28'000.000, por lo tanto, puede ser un suministro de bienes y servicios con operación y mantenimiento con financiamiento, en la metodología DFBOT (Design, Finance, Built, Operate, Transfer) por un período de 12 meses de implementación en Metro y BRT y 12 meses paralelos en RCTU y RCTM, con el objetivo de que en 24 meses todos los modos de transporte estén integrados. La adjudicataria deberá operar y mantener los sistemas por un período mínimo de 2 años prorrogables mientras se integran las redes RCTU y RCTM.
- Cabe indicar que la Fase 2 es la implementación de las redes RCTU y RCTM y su presupuesto es de aproximadamente US\$ 30'000.000, como obligaciones de los operadores privados de transporte, este valor puede estar dentro del mismo DFBOT disponible para los operadores, de esta manera tendrán crédito blando bajo supervisión municipal y la Municipalidad podrá estandarizar procesos administrativos, financieros y operacionales de forma rápida y eficaz al menor costo posible y en el menor tiempo de implementación.
- Bajo estas consideraciones se espera tener una de las tecnologías de punta a nivel mundial, financiamiento al menor costo posible, tiempo mínimo de implementación y asistencia técnica directa del proveedor por un mínimo de 2 años durante la implementación y 2 años adicionales antes de la transferencia de la operación y mantenimiento.
- El SIR requerirá de una obra complementaria de fibra óptica valorada en aproximadamente US\$ 376.000 para las telecomunicaciones.

SISTEMA PLANIFICACIÓN DE FLOTAS.- Se requiere de forma urgente adquirir el software de planificación de flotas para las pruebas de distribución de frecuencias e intervalos de trabajo de los trenes para las fases de pruebas de integración. La curva de aprendizaje es de aproximadamente 3 meses para los técnicos, por lo tanto, es necesario iniciar en el menor tiempo posible.

- Este software para el Metro tiene un valor aproximado de US\$ 524.000, sin embargo es importante que el mismo software sea implementado para la EPMTQ para la planificación de los alimentadores del Metro y la operación optimizada de las troncales, por lo tanto se incrementa un valor de US\$ 2'500.000, sumando un total de US\$ 3'000.000 para complementar el SAE Sistema de Ayuda a la Explotación necesario para el inicio de las operaciones de prueba y luego para la marcha blanca. Por estos valores el presupuesto del SIR

puede ir de 25 para 28 millones

- Se seleccionarán 2 personas de Metro y 4 de EPMTQP para la capacitación.
- Las obligaciones financieras serán determinadas por los respectivos directorios.

TELECOMUNICACIONES.- Se requiere de la red de voz y datos en estaciones y vagones. Aquí es importante definir acuerdos con CNT, Claro y Telefónica para proveer de estos servicios a los usuarios, por lo tanto, se inician las reuniones de acuerdo y de factibilidad de inversión pública o privada o mixta para la explotación de estos servicios.

RED DE TELECOMUNICACIONES DE SEGURIDAD.- Se requiere coordinar con 911 y COE, la implementación de la Red de Telecomunicaciones en sistema P25 para el enlace con los sistemas de seguridad local y nacional: 911, Bomberos, Policía, Ejército, Salud y Defensa Civil. Esta red puede ser implementada por el COE Nacional – Ministerio de Gobierno o de forma compartida por lo cual iniciamos la estructura del proyecto para que sea de finido con el Ministerio de Gobierno.

9. SOLANDA

Solanda es una prioridad de remediación social urgente, por lo cual se ha determinado una hoja de ruta en 4 instancias:

Atención inicial EMERGENTE.- Se trata de que la Municipalidad declare en emergencia a los 14 predios que tienen alto nivel de riesgo de habitabilidad. Se requiere de US\$ 2'000.000 para realizar la permuta con unidades habitacionales en estado óptimo de habitabilidad y mitigar el problema social actual. 9 de las 14 familias ya suscribieron un acta de acuerdo con la Municipalidad y se encuentran en espera de la solución respectiva.

Remediación.- Se cobrará el Seguro de Obras para remediar un segundo grupo de casas que requieren atención para reparaciones de mediana gravedad. Estas reparaciones se realizarán con el dinero entregado por los seguros, por lo tanto, se ha reactivado la gestión de seguros para que el constructor realice el reclamo y se proceda con las remediaciones respectivas. Los posibles US\$ 4'500.000 de indemnización de los seguros servirá para devolver a la Municipalidad los US\$ 2'000.000 prestados para la Atención Inicial Emergente y los restantes US\$ 2'500.000 servirán para ejecutar esta etapa para satisfacer a las 276 casas de forma integral.

Regeneración urbana.- Se ha coordinado con EPMOPQ para iniciar acciones de pavimentación de vías y arreglos de aceras y una coordinación complementaria con EPMAAPQ, CNT, EEQQ, para la reparación de acometidas de los servicios básicos.

Proyecto Futuro.- Se ha coordinado con el IMPU y Territorio para la reurbanización de Solanda dentro del plan de mejoramiento integral del barrio, saneando espacios públicos, áreas verdes, seguridad, equipamiento y aplicación de planificación DOT para el entorno de la Estación Solanda del Metro.



- En cuanto a los seguros.- El reclamo presentado por CL1 17 de septiembre de 2019, el Consorcio CL1 es la contratista y ejecutora de la obra por lo tanto es el tomador y asegurado principal de la póliza de seguros todo riesgo.
- La aseguradora solicita satisfacer 2 requerimientos:
 - El nexa causal entre la y los daños en las viviendas.
 - La valoración de las pérdidas de cada reclamante, EPMMQ contrata consultoría para valorar daños en 276 casas
 - 11 inhabitables
 - 3 en muy mal estado
 - 38 con pérdida total

10. MODELO DE GESTIÓN Y VEEDURÍA

Sobre el Modelo de Gestión, se analizaron las justificaciones: jurídica, técnica, administrativa y financiera:

- **Jurídica.-** La mejor vía es la Asistencia Técnica de uno de los más importantes Metros de Latinoamérica, Europa o Norteamérica para un contrato a mediano plazo entre entidades públicas. Los servicios especializados como mantenimiento de material rodante, mantenimiento de infraestructura, telecomunicaciones y demás servicios especializados podrán ser realizados por los proveedores homologados como CAF, Bombardier, Siemens y otros y las mejores empresas de los diferentes ramos.
- **Técnica.-** la EPMMQ como toda empresa operadora de Metros realizará la mejor selección de técnicos en las diferentes materias para ser parte de la planta laboral propia con alto valor técnico académico para la auditoría, operación y mantenimiento de los sistemas, subsistemas y componentes principales.
- **Administrativa.-** La Asistencia Técnica será Internacional ATI, de una de las empresas

operadoras de Metro, más importantes en la región. Se encargará de realizar la operación y mantenimiento por un mínimo de 3.5 años prorrogables, de acuerdo a las necesidades de la EPMMQ y de la evaluación de su directorio. La Asistencia Técnica firmará un contrato ATI para: prestar la AT para la operación y mantenimiento del Metro de Quito, capacitar a sus recursos humanos, implementar los procesos y procedimientos para cada sistema, subsistema y componente de la empresa Metro. La ATI podrá brindar la asistencia técnica para administrar los servicios de operación y mantenimiento necesarios para el buen funcionamiento del Metro.

- **Financiera.-** Los costos de producción de todos y cada uno de los sistemas, subsistemas y servicios requeridos para la operación y mantenimiento del Metro de Quito serán calculados a detalle para con ellos determinar la operación optimizada necesaria y los beneficios de la ATI y de la propia EPMMQ. Los déficit, serán tratados dentro de la Cámara de Compensación económico tarifaria y de la administración de los usos de suelo en el corredor de la PLMQ.
- Los candidatos a ser motivados con su interés son: Metro de Sao Paulo, Metro de Santiago, Metro de Panamá, en la región de Latinoamérica, Metro Madrid y Metro de Barcelona en Europa. Los costos tendrán incidencia en la decisión.
- Todos los procesos tendrán auditoría de contraloría, auditoría interna y veeduría. La veeduría del modelo de gestión ha quedado satisfecha en su mayoría con el esquema funcional de la ATI. Se ha establecido un acuerdo de transparencia y compartimiento de la información para seguridad de las partes.

11. CONTRATACIÓN DEL MANTENIMIENTO:

- La información mostrada en la tabla corresponde al porcentaje de avance en el proceso de Contratación de Mantenimiento del Material Rodante y de Instalaciones Ferroviarias, según lo reportado en el cronograma de mantenimiento, que a la fecha del presente informe tiene un avance del 19%.

ITEM	DESCRIPCIÓN	PONDERACIÓN	AVANCE
1	Proceso de Contratación del Servicio de Mantenimiento Para Instalaciones Ferroviarias y Material Rodante	100%	19.00%
1.1	FASE PREVIA	30%	19.00%
1.1.1	Contratación de Expertos para asistencia técnica en elaboración de estudios preliminares para contratación de mantenimiento	10%	4.00%
1.1.1.1	Elaboración TDR's	4%	3.00%
1.1.1.2	Proceso de Contratación	6%	1.00%
1.1.2	Recopilación de Información para para contrataciónde mantenimiento	10%	7.00%
1.1.2.1	Especificaciones Técnicas de Sistemas	5%	5.00%
1.1.2.2	Manuales de Mantenimiento	5%	2.00%
1.1.3	Estructuración de TDR's para Contratación de Mantenimiento	10%	8.00%
1.1.3.1	Elaboración de Cronograma para elaboración de TDR'S	1%	1.00%
1.1.3.2	Revisión de Modelos de Términos de Referencia según SERCOP	2%	2.00%
1.1.3.3	Verificación de Procesos similares	2%	2.00%

1.1.3.4	Elaboración preliminar de TDR'S para mantenimiento	3%	2.00%
1.1.3.5	Revisión de TDR'S por parte de GMQ y/o Expertos	2%	1.00%

- CAF como proveedor tecnológico del material rodante, debe realizar y entregar los manuales de operación y mantenimiento ajustados a la realidad local de la ruta y de las condiciones de operación, previsión anual de partes y piezas, entrenamiento de los técnicos que realizarán la supervisión futura de las actividades de mantenimiento.
- La curva de aprendizaje del mantenimiento de los trenes no es menor a 6 meses por lo tanto el objetivo será determinar la alternativa de obtener resultado eficaz de capacitación en vehículos CAF, proponiendo hacerlo en una línea de metro activa en otra ciudad por 3 meses y el equipo técnico luego retorne a Ecuador para la capacitación in situ por otros 3 meses. El presupuesto de esta actividad debe considerarse en el 2021.
- Para el procedimiento de entrega recepción la alternativa es contratar dos técnicos expertos en material rodante para que ayuden al equipo legal y financiero para el cierre, se cumpla el contrato y si existen adendas se las especifique a detalle, justifique y presupueste.
- Finalmente, CAF es el dueño de la tecnología del material rodante y por tanto será necesario un contrato de mantenimiento y suministro de partes y piezas de mínimo 60 meses para asegurar la correcta transferencia de tecnología, aplicación de protocolos y fortalecimiento institucional respectivo. Se deberá también definir la modalidad de posventa y los mecanismos de suministro.

12. GESTIÓN PARA LA OPERACIÓN DE LA PLMQ:

- El Servicio Nacional de Gestión de Riesgos y Emergencias (SNGRE) extendió la invitación al Cuerpo de Bomberos DMQ y a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), para participar en el "Taller de Manejo de Emergencias en Líneas Subterráneas de Metro", los temas de capacitación orientados a la gestión de emergencias en el Metro de Quito. El mencionado se desarrolla del 07 al 11 de junio de 2021, en las instalaciones de la Escuela De Formación Y Perfeccionamiento De Bomberos "Mayor Hugo Peñaherrera". El taller dictado por delegados del Gobierno de Francia.
- El 04 de junio de 2021 en las instalaciones del SIS ECU 911, se realizó el segundo Taller de Trabajo para el Desarrollo de los Protocolos para la Activación de la Atención de Alertas de Emergencia y Articulación del Sistema de Videovigilancia, en el cual se estableció la necesidad de llevar a cabo una visita técnica a las instalaciones de la EPMMQ, es así que, el día miércoles 09 de junio de 2021, se realizó la visita al Puesto de Control Central (PCC) ubicado en Talleres y Cocheras en el sector de Quitumbe y posterior a la Estación "La Magdalena".
- En lo que respecta a la preparación de recursos humanos:
 - Determinación de plantillas mínimas (Número de puestos por clases de puestos), que se encuentra en un 90% de avance.
 - Valoración de puestos (Aplicación de Norma Técnica de valoración de puestos), con un 90% de avance.
 - Definición de perfiles (Actividad predecesora de la valoración)
 - Informe Técnico de justificación de requerimiento, con un avance del 20%.
 - Proyección de costo (Con grupo ocupacional y RMU), que registra el 45% de avance

- Certificación de recursos económicos de financiamiento (Pedido a Gerencia Financiera Administrativa)
- En lo que respecta a registro de bienes:

A fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en las resoluciones Nro. A085 y A005, emitidas por la Alcaldía, respecto al registro e ingreso al sistema municipal de los bienes de contratos relacionados a la PLMQ, posterior a su recepción. Al respecto se han ejecutado las siguientes acciones necesarias para proceder al registro e ingreso:

ENTREGABLES	% AVANCE
Taxonomía de activos fijos (niveles y estructura desarrollada - Pirámide)	100%
Clasificación y valoración de las unidades de propiedad macro de: Estaciones, Talleres y Cocheras, Túnel, Material Rodante, Alimentadores - Nivel 4	100%
Clasificación de rubros macro de cada estación de la obra civil, de acuerdo con el TRUCP - Archivo Excel - Nivel 4	100%
Valoración de las unidades de propiedad respecto a Obra civil - Nivel 5	En ejecución
Valoración de las unidades de propiedad respecto a electromecánica - Nivel 5	En ejecución

- Adicionalmente, se conformó una **Comisión multidisciplinaria e interinstitucional** entre funcionarios claves del Municipio de Quito y de la Empresa Metro de Quito, misma que tiene como finalidad:
 - Viabilizar y estructurar el proceso de recepción e ingreso contable de los referidos activos.
 - Coordinar la recepción de los activos derivados de los contratos
 - Actualmente se han llevado a cabo seis sesiones.
- Se están realizando pruebas del ingreso de bienes en el Sistema Municipal - SIPARI, dentro de los siguientes centros de costo:
 - 24000 infraestructura.
 - 25000 liquidaciones de bienes de infraestructura.
 - 3000 mobiliario.
 - 4000 maquinaria y equipos.
 - 5000 vehículos.
- Se está gestionando la parametrización del con SIPARI para el ingreso de los bienes de características especiales, por la naturaleza propia del proyecto.

13. COMPENSACIONES MONETARIAS Y NO MONETARIAS A NEGOCIOS AFECTADOS EN EL PROYECTO DE LA PLMQ:

COMPENSACIONES MONETARIAS

Desde enero del 2021, se emitió un informe técnico con relación a los 5 casos de negocios sujetos a compensación monetaria a través del memorando No. EPMMQ-GRSA-2021-0069-M de 10 de marzo de 2021, los cuales tienen el siguiente porcentaje de avance:

MAYO	JUNIO
Del 15 al 30	Del 01 al 15
65%	70%

Mediante oficio No. GADDMQ-SGP-DMCSE-2021-0076-O de 13 de mayo de 2021, la Secretaría General de Planificación del MDMQ emite el Informe de viabilidad para el traspaso presupuestario por USD\$ 33.070,12 para el pago de compensaciones.

A través del oficio No. SM-2021-1393 de 9 de junio de 2021, la Secretaría de Movilidad del MDMQ, una vez que ha realizado el proceso interno pertinente, emite la certificación presupuestaria con expediente No. 0100008540 por el valor de USD\$ 33.070,12; para continuar con el Plan de Compensaciones Monetarias de la PLMQ, a los 5 casos de negocios sujetos a esta compensación, establecidos en el *“Estudio para el levantamiento de información económica de los negocios ubicados en el área de influencia directa de las estaciones de la Primera Línea del Metro de Quito”*. Con la certificación presupuestaria se completa el expediente, mismo que será remitido al Concejo Metropolitano de Quito para continuar con el proceso.

COMPENSACIONES NO MONETARIAS:

En el marco del convenio entre la EPMMQ y la Universidad Central del Ecuador (UCE), se desarrolló la estructura del SYLABUS para la ejecución de 3 programas de capacitación para los comerciantes del AID, en cumplimiento del Plan de Restitución de Medios de Vida. Son 65 negocios los que debían ser compensados de forma no monetaria, los cuales fueron invitados a las capacitaciones que se desarrollaron para los 3 programas de *“Fortalecimiento de Negocios”*, del 18 de enero al 23 de abril de 2021, cumplido al 100% y para lo cual se elaboró un informe final.

MAYO	JUNIO
Del 15 al 30	Del 01 al 15
95%	100%

14. PLAN DE RELACIONES COMUNITARIAS:

- El Plan de Relaciones Comunitarias es parte del Plan de Manejo Ambiental, se lleva a cabo a través de tres ejes: i) Relacionamiento comunitario, ii) información y seguimiento y iii) atención de quejas y reclamos, a través de los cuales se alcanzaron los siguientes resultados:
 - Desde enero 2021 se realizó el relacionamiento comunitario a 549 actores de la comunidad, en las AID de las 15 estaciones de la Primera Línea del Metro de Quito.
 - Se realizó la información y seguimiento a 6.511 personas de la comunidad de las 15 estaciones de la PLMQ a través de medios electrónicos y acercamientos.
 - Del 1 al 15 de junio de 2021 se realizó el relacionamiento comunitario a 103 actores de la comunidad y se realizó actividades de información y seguimiento a 644 personas del AID de la PLMQ.
- IMPLEMENTACIÓN DEL MODELO METROCULTURA:
 - Modelo de gestión con el objetivo de socializar, involucrar y formar a los diversos actores en la creación de condiciones que contribuyan al desarrollo de espacios de convivencia ciudadana, basado en valores que fortalecen la consecución de un modelo inclusivo.
 - Se detallan a continuación las principales acciones realizadas:

- Los Metro Talleres tiene por objetivo promover buenas prácticas ciudadanas en los habitantes de Quito y el SITP, que propicien espacios inclusivos y seguros, bajo la premisa: mejores usuarios, mejores ciudadanos.
- Se han ejecutado los siguientes espacios de formación:

ACTORES	NÚMÉRICO
EPMMQ	120
AMT	268
Casa Somos	98
Secretaría de Territorio	186
Mercados Municipales	155
TOTAL	966

- Del 1 al 15 de junio de 2021 se han capacitado a 139 actores estratégicos.
- Se ejecutaron Visitas Guiadas a 419 actores de los grupos: EPMMQ, AMT, Secretaría de Coordinación Territorial y Participación Ciudadana, FLACSO, Asociación de Jóvenes Empresariales, Colegio de Arquitectos, Carama de Comercio, profesores e investigadores, y varios actores más. Del 1 al 15 de junio de 2021 se han realizado visitas guiadas con 42 actores estratégicos.
- Ejecución de encuestas de conocimiento y padrones de movilidad: Esta herramienta permite al equipo Metro Cultura establecer una línea base de conocimiento antes del proceso integral de formación, para luego del mismo, realizar una nueva encuesta que permita medir lo aprendido y conocer datos sobre patrones de movilidad. Han sido 345 participantes quienes han respondido el instrumento de medición. Del 1 al 15 de junio de 2021 se han ejecutado 130 encuestas a actores estratégicos.

15. TRANSPARENCIA DE INFORMACIÓN Y VEEDURÍA CIUDADANA:

COMISIÓN METROPOLITANA DE LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN QUITO HONESTO:

- 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, así también, se han emitido disposiciones para su estricto cumplimiento.

- Por otro lado, es importante mencionar que el día 23 de abril de 2021, se mantuvo una reunión con Quito Honesto en la cual se trataron temas inherentes a la veeduría ciudadana, contrataciones realizadas con fondos reembolsables, entre otros; por lo que, con Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0598-O de 05 de mayo de 2021, se remitió la información solicitada por Quito Honesto en cumplimiento de los compromisos generados, entre ellos la matriz de los contratos financiados con fondos reembolsables.
- Finalmente, es importante mencionar que, a las mesas de trabajo de la Comisión Técnica y sesiones de Directorio, la EPMMQ cuenta con la participación de Quito Honesto.

VEEDURÍA CIUDADANA:

- 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”***.
- Es importante indicar que la EPMMQ ha atendido oportunamente todos los requerimientos de información realizados por la Veeduría Ciudadana, siendo los últimos documentos atendidos con Oficios No. EPMMQ-GG-2021-0797-O y No. EPMMQ-GG-2021-0801-O de fechas 08 y 09 de junio de 2021, respectivamente.
- Por otro lado, toda vez que la EPMMQ fue notificada con el segundo Reporte de la Veeduría Ciudadana, en la mesa de trabajo de 11 de junio de 2021, se despejaron las dudas establecidas en el referido informe y se presentó el estado actual del proyecto y el modelo de gestión de la PLMQ.

COMISIÓN TÉCNICA DISPUESTA POR EL DIRECTORIO DE LA EPMMQ:

- El Directorio de la EPMMQ en la sesión ordinaria de 07 de mayo de 2021, dispuso *“Crear una Comisión Técnica con los representantes de la Veedurías Ciudadanas aprobadas por el Concejo de Participación Ciudadana y Control Social (CPCCS), la Gerencia Jurídica, la Gerencia de Operaciones y miembros del Directorio de la EPMMQ, a fin de analizar las conclusiones y recomendaciones contenidas en el primer reporte de la Veeduría Ciudadana aprobada por el CPCCS mediante Resolución No. CPCCS-SNCS-2021-0014-RES de 18 de marzo de 2021, con el fin de ratificar o rectificar el modelo de operación adoptado por el Directorio de la EPMMQ en la sesión ordinaria de 02 de marzo de 2021, contenido en la Resolución No. DEPMMQ-2021-005”*.
- Por lo que, la EPMMQ ha realizado de manera inmediata las acciones correspondientes para la conformación de la referida Comisión, conforme se detalla a continuación:
 - El 10 de mayo de 2021, mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0619-O, se solicitó al Concejo de Participación Ciudadana y Control Social información respecto de las veedurías ciudadanas debidamente aprobadas y acreditadas cuyo objeto sea inherente a lo resuelto por el Directorio de la EPMMQ.
 - Con Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0631-O de 11 de mayo de 2021, se remitió al Alcalde Metropolitano y presidente del Directorio de la EPMMQ, la *“METODOLOGÍA PARA*

LLEVAR A CABO LAS MESAS DE TRABAJO DE LA COMISIÓN TÉCNICA DISPUESTA POR EL DIRECTORIO DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO (EPMMQ) EN LA SESIÓN ORDINARIA DE 07 DE MAYO DE 2021”, a fin de que se aprobara.

- El día 13 de mayo de 2021 se ha recibido el Oficio No. CPCCS-SNCS-2021-0219-OF de 12 de mayo de 2021, mediante el cual el CPCCS ha informado a la EPMMQ de las veedurías ciudadanas debidamente aprobadas.
- Con fecha 17 de mayo de 2021, mediante Oficio No. GADDMQ-AM-2021-0688-OF, el Alcalde Metropolitano y presidente del Directorio de la EPMMQ, emitió la Metodología para llevar a cabo las mesas de trabajo de la Comisión Técnica.
- De conformidad con lo dispuesto en el numeral 4 del literal D) de la Metodología aprobada por el presidente del Directorio de la EPMMQ que señala “La Gerente General de la EPMMQ designará a un moderador/a (es) de fuera de su seno, con conocimiento y experiencia en el manejo de foros y debates, que actúe de forma imparcial, para lo cual, pondrán contratarse dichos servicios profesionales conforme la normativa legal vigente y aplicable”, mediante Orden de Compra No. OCBS-GFA-006-2021 de 19 de mayo de 2021, se contrató los servicios de una moderadora, para llevar a cabo las mesas de trabajo.
- En cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 3 del literal D) de la Metodología aprobada, mediante Oficios No. EPMMQ-GG-2021-0691-O y No. EPMMQ-GG-2021-0692-O de 17 de mayo de 2021, se realizó la convocatoria a los miembros de la Comisión Técnica a las mesas de trabajo; así también, de acuerdo con lo previsto en el numeral 5 del literal ibidem, con Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0693 de 17 de mayo de 2021, se convocó a las mismas a Quito Honesto, las cuales se desarrollaron de manera virtual, conforme se detalla a continuación:

FECHA	TEMÁTICA DE LA MESA DE TRABAJO
Miércoles 19 de mayo de 2021	Presentación Análisis Técnico Jurídico
Jueves 20 de mayo de 2021	Análisis Técnico de Costos

- Con Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0732-O de 20 de mayo de 2021 la EPMMQ solicitó a los miembros de la Comisión Técnica remitan al correo secretaria.general@metrodequito.gob.ec las observaciones respecto al modelo de operación adoptado por el Directorio de la EPMMQ en la Resolución No. DEPMMQ-005-2021 de 02 de marzo de 2021, hasta el martes 25 de mayo de 2021; sin embargo, me permito comunicar que hasta la presente fecha no se ha recibido ninguna observación.
- El jueves 27 de mayo de 2021, se recibe el informe preliminar con los resultados de la mediación de las mesas de trabajo efectuadas en la Comisión Técnica para la revisión del modelo de gestión para la operación del Subsistema de Transporte Metro de Quito. La Gerencia Financiera Administrativa se encuentra en proceso de revisión del informe preliminar.
- Mediante trámite asignado con Memorando No. EPMMQ-SG-2021-1084-E de 27 de mayo de 2021, la Sra. Saraswasti Rodríguez, Moderadora de las Mesas de Trabajo, entregó el “Informe de Resultados de las Mesas de Trabajo de la Comisión Técnica dispuesta por el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito”, mismo que concluye:
 - “(...) La EMMPQ cuenta con información detallada y disponible para todos quienes quieran acceder a ella en la página de la Empresa. Así también se envió un link desde donde se podía acceder a toda la información, que incluye informes, también productos de consultoría que son la base sobre la cual se definió el Modelo de Operación.

- *A través de las distintas participaciones se evidenció que el Modelo de Operación definida es la que cuenta con más ventajas para la correcta implementación del Metro de Quito, así como para garantizar un servicio de calidad para los usuarios/as de la ciudad.*
- *Se dieron varias críticas a la metodología planteada para las Mesas Técnicas, sin embargo, la misma fue diseñada y aprobada por el MDMQ. La misma buscó lograr la mayor participación y análisis por parte de los veedores de las distintas comisiones (...)*
- Cabe indicar que este Informe fue puesto en conocimiento de los miembros de la Comisión Técnica mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2021-0797-O de 08 de junio de 2021.
- En virtud de que la Veeduría que tiene por objeto “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”, solicitó su participación en la mesa de trabajo, el día 11 de junio de 2021. Esta mesa de trabajo fue de carácter informativo y presencial, en la cual se abordaron temas jurídicos, técnicos y financieros respecto al modelo de operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, cuyo desarrollo se detalla a continuación:

Asistentes: A la mesa de trabajo asistieron los miembros de la Comisión Técnica, se contó con la participación de representantes de las 3 veedurías ciudadanas certificadas por el CPCCS, los miembros del Directorio de la EPMMQ, y el equipo técnico y jurídico de la EPMMQ.

Puntos Tratados: En la mesa de trabajo, la EPMMQ dio a conocer aspectos técnicos, jurídicos y financieros respecto al modelo de operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, en el siguiente orden:

- Estado del Proyecto (avance físico general de la obra y avance económico de la obra).
- Modelo de Gestión (análisis jurídico, análisis técnico, resultados de las consultorías y las alternativas de operación).
- Situación Actual de la EPMMQ y Plan de Trabajo: mismo que tiene 4 aspectos:
 - Operación del Metro
 - Solución a la Afectación del barrio Solanda
 - Modelo de Gestión
 - Sistema Integrado de Recaudo

Compromisos:

- La EPMMQ transparentará el porcentaje real de la ejecución de la obra civil, de la situación del material rodante y de la operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, a través de informes, como también, en la página web de la institución, a fin de que la ciudadanía conozca la información correcta respecto al estado de todo el proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito.
- La Veeduría Ciudadana y la EPMMQ acuerdan realizar una síntesis de las consultorías realizadas, en lo técnico, financiero y jurídico.
- La Veeduría Ciudadana y Quito Honesto solicitan que la EPMMQ revise las muestras de interés de febrero del año 2020, en participar en el proceso de selección del operador del Metro de Quito; así también, se verifique con los representantes legales de cada una de estas empresas si hubo comunicaciones oficiales respecto a sus manifestaciones de interés.
- La EPMMQ revisará el modelo financiero para establecer los costos reales para la

operación y mantenimiento de la PLDMQ.

- La EPMMQ debe convocar a una nueva mesa de trabajo con los resultados obtenidos y un cronograma para la operación.
- Finalmente, para tener información más directa de los posibles interesados en apoyar a la operación de la PLDMQ, se realizará en las próximas semanas un “benchmarking” con los metros de las ciudades de Sao Paulo, Santiago y Panamá, a fin de contar con la información técnica, financiera y jurídica, que permita al Directorio de la EPMMQ ratificar o rectificar el modelo de operación del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.

16. CONCLUSIONES:

- De acuerdo con los indicadores actuales se dará prioridad al proceso de recepción de la obra para no dejar de cumplir con los tiempos contractuales. El vital la compra del software especializado para no hacer doble trabajo en el registro y administración de los bienes y en preparación para la operación.
- El 31 de marzo de 2021, se suscribió el Acta de Variación, Ajustes, Decisiones y Acuerdos, en donde se instrumentalizó el presupuesto adicional para el proyecto, teniendo un incremento de USD \$39'936.250, para inversiones en obras, se deberá justificar su impacto en el proceso de ejecución.
- Se lista un nuevo presupuesto estimado de US\$ 30'420.000 adicionales, que serán necesarios para la adquisición de componentes tecnológicos para el inicio de las operaciones.
- Se prevé que a finales de junio se reciba el material rodante. Por lo tanto, se requerirá de ayuda externa, con especialistas para la recepción de la flota de trenes, herramientas, repuestos, equipamiento y vehículos complementarios, así como de la capacitación y asistencia técnica pendientes y finalmente las pruebas. Por lo tanto, existe un supuesto de extensión de plazo propuesto por CAF dentro del cual se solucionará la aplicación del VAE.
- Se han atendido de manera oportuna los requerimientos realizados por las Veedurías Ciudadanas. Sin embargo, se debe realizar un proceso de cierre y acuerdo entre las partes en el modelo de gestión determinado o ajustado con autorización del Directorio de la EPMMQ.
- Las mesas de trabajo definidas para la revisión del modelo de gestión han sido ejecutadas en las fechas definidas, mismas que fueron llevadas bajo la metodología aprobada por los miembros del Directorio. Resultado de esto, ha sido entregado un informe preliminar que debe ser validado por el Directorio. Las mesas de trabajo de los días 19 y 20 de mayo no contaron con la presencia de los Veedores por lo tanto se implementó una mesa de trabajo informativo el 11 de junio de 2021 como procedimiento de remediación previa la toma de decisiones. El procedimiento de benchmarking será el cierre de esta fase de acuerdos y el inicio de la aplicación urgente del modelo de operación.

17. RECOMENDACIONES Y ACCIONES:

PROCESOS DE RECEPCIÓN DE OBRAS, BIENES Y SERVICIOS CONTRATADOS:

- Se mejorará la estructura de las dependencias que realizan el proceso de Recepción de las obras, formando una unidad técnico legal, con intervención de auditoría interna para que se realicen las actas de entrega -recepción, en base a las fechas indicadas en el Acta de Variación,

Ajustes, Decisiones y Acuerdos, suscrita el 31 de marzo de 2021. Si la auditoría encuentra algún desajuste debe ser perfectamente determinado y caracterizado para identificar la forma de remediación.

- La recepción de bienes requiere el cumplimiento de las normas y protocolos municipales como el registro informatizado y los seguros. Pero es urgente implementar el software especialista para que los bienes estén registrados para la operación y mantenimiento.
- Dar seguimiento y solución de mitigación o reparación a las incidencias en el proceso de Recepción de Obra, en base a las fechas de cumplimiento o incumplimiento, con los respaldos respectivos.

RECEPCIÓN DEL MATERIAL RODANTE:

- Se contratará de forma urgente dos técnicos expertos en material rodante para el proceso de entrega recepción, así como para la revisión de la entrega de manuales, capacitación, herramientas, repuestos, vehículos y elementos complementarios.
- Definir con CAF. la entidad que prestaría los servicios de pasantía y capacitación para los técnicos de operación y mantenimiento, costos y tiempos. Iniciar la negociación del contrato de mantenimiento.
- Se seleccionará el grupo de técnicos para la capacitación en operación y mantenimiento, establecer los contratos especiales y gestionar la capacitación, forma de evaluación y condiciones de su formación, resultados y obligaciones.

ESTRUCTURA DE LA EPMMQ COMO EMPRESA DE ADMINISTRACIÓN DE LA OPERACIÓN:

- Estructurar la EPMMQ bajo el nuevo modelo de gestión y de conformidad con lo definido por los informes finales de las consultorías y Benchmarking.
- Diseñar el blindaje técnico, legal y administrativo para que la EPMMQ sea durable en el tiempo.
- Definir y poner en consideración del Directorio los cambios de estatuto y ordenanza de la EPMMQ y su reglamento, para la fase de operación.

ESTRUCTURA FINANCIERA DE LA EPMMQ:

- Estructurar el fondo de infraestructura para la sustentabilidad financiera del Metro, conjuntamente con el IMPU y la Secretaría de Territorio.
- Establecer técnicamente los costos y los indicadores de operación y mantenimiento en cada una de las áreas y componentes del Metro.
- Establecer el modelo tarifario definitivo y los escenarios a corto y mediano plazo.
- Estructurar los ingresos tarifarios y no tarifarios y su incidencia presupuestaria a corto y mediano plazo.
- Solucionar la ubicación de la sede de la EPMMQ y la infraestructura de sistemas correspondiente.

DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE EN EL METRO DE QUITO:

- Coordinar con el IMPU y Secretaría de Territorio, la base territorial DOT para planificar el desarrollo urbano orientado al Metro en el área de influencia y los beneficios financieros posibles. Para este objetivo se invitará al Lincoln Institute por ser la organización con experiencia en este ámbito y su aplicación en Latinoamérica.
- Reglamentación urbana y zonificación especial.

PLAN DE ACCIÓN SOLANDA:

- El barrio de Solanda se ha venido hundiendo por más de 40 años de forma progresiva pero mínima, la construcción del Metro ha incidido en hundimientos que han generado daño social, por lo que la **solución** debe enfocarse en una política social que brinde una solución integral pero para el grupo de casas en estado de peligro de habitabilidad debe ejecutarse una acción de mitigación inmediata sin esperar al pago de los seguros.
- La Secretaría de Riesgos debe emitir informe determinando el grado de riesgo para enfocar los recursos en atender la situación del barrio y de las casas en alto riesgo. El informe emitido por el Ing. Hugo Yépez demuestra la causalidad para la consecuente ejecución de las pólizas de seguros.
- La reparación por los daños a 14 predios es una urgencia social que debe ser implementada de forma rápida y la remediación de la totalidad de los 276 predios no debe ser mayor a 12 meses.
- Se inició una comisión de monitoreo de avance entre la EPMMQ y los representantes del grupo de predios de alto riesgo de habitabilidad, para ejecutar un procedimiento de remediación de forma sostenida y rápida.

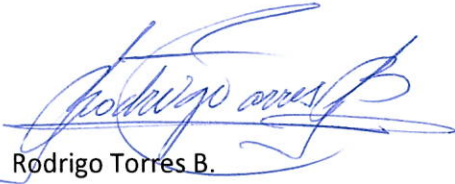
PLAN DE OPERACIÓN:

Finalmente, la operación del Metro de Quito, es una actividad múltiple donde deben articularse varias dependencias municipales y estatales para conseguir el efecto de servicio deseado por la ciudad:

- Secretaría de Movilidad.- Implementación administrativa de la red de alimentación del Metro
- EPMTPO.- Implementación del SIR-SAE-SIU y la red de alimentación al Metro
- Secretaría de Territorio.- Regulación urbana y financiera del corredor del Metro y de las áreas de adyacentes a las estaciones.
- IMPU.- Proyección de aplicación DOT y modelación de usos de suelo y transporte para determinar la capacidad de usos múltiples y habitabilidad alrededor de las estaciones de Metro y a lo largo del corredor del Metro.
- AMT.- Señalización, semaforización y video detección y vigilancia alrededor de las estaciones de Metro.
- EPMMOPQ.- Tratamiento de vías, espacios públicos y áreas verdes alrededor de las estaciones de Metro, con seguridad peatonal y vehicular. Tratamiento de renovación de las Estaciones El Recreo, Magdalena, La Ofelia, Labrador, Río Coca y Quitumbe.
- EPMAPOQ.- Revisión y obras complementarias de alcantarillado en las inmediaciones de las estaciones del Metro y protección de acometidas de agua potable.
- Administración Municipal Centro - IMP.- Tratamiento del núcleo central del CHQ y sus corredores transversales entre la Estación San Francisco hacia El Tejar San Roque y hacia La

Marín Central y Playón de la Marín. Iluminación, aceras y andenes.

- MTOP-MEF.- Estructura financiera a largo plazo.
- MDG-COE-911.- Red de telecomunicaciones de emergencia.
- CNT-CLARO-TELEFONICA.- Red de telecomunicaciones para los usuarios.



Rodrigo Torres B.

GERENTE GENERAL EMPRESA

PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO

