

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

Asunto: Alcance al Oficio No. EPMMQ-GG-2022-0489-O - Respuesta al Oficio No. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0317-O.

Señora

María Paulina Izurieta Molina

Concejala Metropolitana

DESPACHO CONCEJAL IZURIETA MOLINA MARIA PAULINA

En su Despacho

De mi consideración:

En alcance al Oficio No. EPMMQ-GG-2022-0489-O de 06 de mayo de 2022, mediante el cual la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ) conforme lo dispuesto en el artículo 17 de la Resolución del Concejo Metropolitano de Quito No. C 074 de 04 de marzo de 2016, solicitó se extienda el plazo para dar atención a su requerimiento contenido en el Oficio No. GADDMQ-DC-IMMP-2022-0317-O de 28 de abril de 2022; al respecto, me permito indicar que en el orden de sus requerimientos se atenderá a los mismos, conforme se detalla a continuación:

1. En los procesos principales de la contratación para la Operación y mantenimiento PLMQ (Operador Internacional), se establece la Ley Ecuatoriana de contratación Pública, art. 2 LOSNCP, numeral 8: régimen especial con las empresas en las que los Estados de la Comunidad Internacional participen en por lo menos el cincuenta (50%) por ciento, presentar de manera sustentada si los pliegos, fase preparatoria, precontractual están contempladas según la Ley Ecuatoriana LOSNCP y al Servicio Nacional de Contratación Pública SERCOP – COMPRAS PUBLICAS, en razón que se ha convocado al concurso de Operación PLMQ, presentar la certificación del SERCOP mediante el cual se establece el proceso mediante Régimen Especial, certificación del SERCOP de no tener proveedor nacional para la contratación del operador internacional.

En su presentación menciona contratación directa (Régimen Especial), en la cual la LOEP establece la facultad de celebrar distintos mecanismos asociativos para que las empresas públicas puedan cumplir con sus objetivos empresariales cuando no cuenten con la capacidad técnica o económica, presentar el conocimiento y aprobación del Directorio con su respectiva Resolución.

Sobre la contratación del Operador Internacional determinar de manera documentada como se llegó a establecer el presupuesto referencial y su justificación legal,

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

certificación presupuestaria anual y plurianual, POA y PAC. Resoluciones del Directorio.

Explicar las justificaciones legales, técnicas y administrativas para escoger al operador internacional, mediante un concurso de LICITACIÓN INTERNACIONAL ABIERTA, en razón de que no hay una exclusividad para un solo operador a nivel mundial, además en los pliegos en el numeral 3.5 Forma de presentar la oferta página 25, se menciona que es LICITACIÓN.

Al respecto, me permito aclarar que el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito mediante Resolución No. DEPMMQ-020-2021 de 22 de octubre de 2021 (ANEXO 1), resolvió:

*“(…) RECTIFICAR la Resolución No. DEPMMQ-005-2021 de 02 de marzo de 2021 adoptada por el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, con el objeto de disponer que (i) las órganos ejecutivos de la empresa desarrollen a nivel de detalle los documentos precontractuales y los modelos de contratos a ser empleados, **dentro del marco de la gestión por contrato**, para la operación y mantenimiento de los elementos del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito, y (ii) que dichos órganos los pongan en conocimiento de este directorio. Para el desarrollo de los referidos documentos precontractuales y los modelos de contratos a ser empleados, **la empresa empleará los criterios definidos en la Resolución No. C 005-2021**, de 19 de enero de 2021, del Concejo Metropolitano **y empleará los productos elaborados por el estructurador técnico a ser contratado** y que fueran aprobados por los órganos responsables de la empresa”. (Lo acentuado me pertenece)*

De lo anterior, se desprende que la disposición del cuerpo colegiado de la EPMMQ fue que la contratación del operador del Subsistema de Transporte de Pasajeros Metro de Quito se realice:

- i) Dentro del marco de gestión directa por contrato, la cual se encuentra prevista en el artículo 2544 y numeral 1 del artículo 2545 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito;
- ii) Empleando los criterios definidos en la Resolución No. C 005-2021, misma que en su artículo 3 establece que debe la contratación del operador debe hacerse de conformidad con la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCPP); y,
- iii) Conforme los productos elaborados por el estructurador técnico, mismo que fue contratado por la EPMMQ el pasado el 14 de diciembre de 2021, y es el Consorcio liderado por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

Por tanto, acogiendo la disposición del Directorio y de acuerdo con lo previsto en el numeral 8 del artículo 2 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública (LOSNCPP), el proceso de contratación del operador del Subsistema de Transporte de Pasajeros Metro de Quito es el de Régimen Especial.

En este sentido, a fin de llevar a cabo el referido proceso, mediante Resolución No. RE-GG-EPMMQ-CP-2022-012 de 30 de marzo de 2022 (**ANEXO 2**), la Gerencia General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito resolvió : **i)** Aprobar el “PLIEGO DE BASES PARA LA SELECCIÓN PRELIMINAR DE UN PROVEEDOR A SER INVITADO PARA LA PROVISIÓN DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS PARA LA OPERACIÓN DEL METRO DE QUITO Y LA COORDINACIÓN E INTEGRACIÓN DE LOS CONTRATOS RELACIONADOS CON LA OPERACIÓN”, dentro de cual se encuentran como anexos los TDRS definitivos debidamente entregados por el Estructurador Técnico; y, **ii)** dispuso el inicio del Procedimiento Preparatorio y **Estudio de Mercado.**

Por lo que, pongo en su conocimiento que actualmente el estado del proceso de la contratación del operador se encuentra en la fase preparatoria en la cual se está elaborando el estudio de mercado.

En este contexto, me permito indicar que el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, mediante Memorando No. EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022, señala:

“(…)

*Al momento la EPMMQ, como parte de la etapa preparatoria para el proceso de contratación del operador de la Primera Línea del Metro de Quito, **se encuentra avanzando con el ‘Estudio de Mercado’ a través de la entrega de ofertas no vinculantes por parte de las empresas internacionales interesadas en la puesta en servicio de la PLMQ,** razón por la cual la ‘Verificación de Producción Nacional’, se la tramitará en los próximos días.*

Con relación a las certificaciones presupuestarias anual y plurianual, POA y PAC; estas se solicitarán posterior a la realización del estudio de mercado y determinación del presupuesto referencial.

Sobre el comentario de ‘Explicar las justificaciones legales, técnicas y administrativas para escoger al operador internacional, mediante un concurso de LICITACIÓN INTERNACIONAL ABIERTA’, me permito indicar que el proceso para la contratación de la Primera Línea del Metro de Quito, no se realizará a través de una Licitación Internacional Abierta, sino de un proceso de Régimen Especial con una empresa pública

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

de la comunidad internacional, conforme lo faculta el numeral No. 8 del artículo 2 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública”. (Lo acentuado me pertenece)

Así también, el Eco. Jorge Sánchez, Gerente Administrativo Financiero de la EPMMQ, mediante memorando No. EPMMQ-GAF-2022-0719-M de 09 de mayo de 2022, indica:

“(…)

De acuerdo al cronograma establecido para la contratación del Operador y una vez que se haya concluido el estudio de mercado para el inicio del proceso y con la aprobación del Directorio de los techos plurianuales, el área requirente solicitará a la Gerencia Administrativa Financiera de la EPMMQ la emisión de la certificación presupuestaria.

Es pertinente indicar que en la partida presupuestaria 730607 con actividad ‘Contratación operador de la PLMQ’ se ha asignado el valor de USD 4’142.010,04 para el ejercicio económico 2022.

Una vez que se haya determinado el presupuesto referencial a través del estudio de mercado para la contratación del Operador, de ser el caso se realizará la reforma al PAC, POA con la finalidad de iniciar el proceso precontractual”.

2. Informar de manera detallada el proceso de contratación: (TDRs), fases preparatoria precontractual y contractual de la consultoría del contrato de “Estructuración Técnica de la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea Metro de Quito”, (Consorcio liderado por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), presentar contrato, con el fin de cumplir con el establecimiento de los parámetros técnicos, la generación de la documentación técnica, la definición de los TDR de operación y mantenimiento para la contratación del O&M.

En lo concerniente a este punto, en el (ANEXO 3) sírvase encontrar adjunto la información solicitada y que se detalla a continuación:

- Respecto a la fase preparatoria y precontractual de la contratación del Estructurador Técnico, remito adjunto el memorando No. EPMMQ-DPCG-2022-0134-M de 10 de mayo de 2022, suscrito por el Sr. Pedro Arias, Profesional 6 de Proyectos de la EPMMQ, en el que se detalla las acciones realizadas en las referidas fases (Anexo 3.1).
- Resolución de Inicio No. RE-GG-EPMMQ-CP-2021-003 (Anexo 3.2)
- Resolución de Adjudicación No. RE-GG-EPMMQ-CP-2021-038 (Anexo 3.3)
- Contrato EC-EPM-METRO QUITO-203538-CSBS de 14 de diciembre de 2021

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

(Anexo 3.4)

Así también, respecto al estado actual de la ejecución del contrato que la EPMMQ suscribió con el Estructurador Técnico (Consortio liderado por Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya), mediante memorando No. EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022, el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones, indica:

“(...)

De acuerdo con el contrato EC-EPM METRO QUITO-203538-CSBS de 14 de diciembre de 2022. El Estructurador Técnico debe cumplir con un contrato de 11 meses para desarrollar los parámetros técnicos, documentación asociada a la O&M, Reestructuración de la EPMMQ, capacitación equipo gerencial y técnico, cumplimiento informes mensuales establecidos cada mes.

(...)

En el inciso III Condiciones Especiales del Contrato Clausula 41.2 Cronograma de Pagos.

Se detalla los informes a entregar por cada mes:

PRODUCTO	PLAZO DE ENTREGA (CONTADOS A PARTIR DE LA FIRMA DEL CONTRATO)	ESTADO
<i>C3.0: Informe mensual de las actividades de acompañamiento y asistencia técnica y reporte de indicadores de desempeño con base a los formatos y parámetros establecidos en la etapa de Preoperación</i>	<i>1 mes</i>	<i>Proceso de Pago</i>

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

<p><i>C1.1: Informe de Diagnóstico. C1.2: Informe de Análisis de la Información Recopilada. C1.3: Plan de trabajo. C3.0: Informe mensual de las actividades de acompañamiento y asistencia técnica y reporte de indicadores de desempeño con base a los formatos y parámetros establecidos en la etapa de Preoperación</i></p>	<p>2 meses</p>	<p><i>EPMMQ remite informe de revisión de productos No. 3 Consultor debe subsanar observaciones</i></p>
<p><i>C3.0: Informe mensual de las actividades de acompañamiento y asistencia técnica y reporte de indicadores de desempeño con base a los formatos y parámetros establecidos en la etapa de Preoperación</i></p>	<p>3 meses</p>	<p><i>EPMMQ remite informe de revisión de productos No. 2 Consultor debe subsanar observaciones</i></p>

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

<p>C2.1: Plan Estratégico Ajustado de la EPMMQ. C2.2: Reporte de resultados del análisis y propuesta de modelo de gestión y plan de reestructuración institucional planteada. C2.3: Plan de recursos humanos C2.4: Reporte de resultados de la Asistencia Técnica del soporte para la contratación de 4 meses la operación y mantenimiento de la PLMQ. C3.0: Informe mensual de las actividades de acompañamiento y asistencia técnica y reporte de indicadores de desempeño con base a los formatos y parámetros establecidos en la etapa de Preoperación</p>		<p>EPMMQ remite informe de revisión de productos No. 1 Consultor debe subsanar observaciones</p>
--	--	---

(...)"

3. Informar cuál era su cargo en la Empresa Metro de Quito en la administración del Alcalde Augusto Barrera, indicar la fecha de ingreso y salida, sustentada con certificaciones y acciones de personal.

A este respecto, pongo en su conocimiento lo que la Dra. Margarita Hijonosa, Directora de Desarrollo Organizacional (e), mediante memorando No.

EPMMQ-DDO-2022-0061-M de 12 de mayo de 2022, comunica:

"(...)

- Mediante Acción de Personal No. 0410203 del Ministerio de Relaciones Laborales, de 1 de enero de 2013, el ingeniero Edgar Jácome Zambrano, Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito-EPMMQ, otorga el Nombramiento de Libre Designación y Remoción en el cargo de Gerente de Equipos

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

e Instalaciones de la EPMMQ, al ingeniero Efraín Alfredo Bastidas Zelaya.

- *Mediante Acción de Personal Régimen Civil No. AP-EPMMQ-2013-009, se otorga licencia sin remuneración por el lapso de 9 meses, a partir del 14 de octubre de 2013 hasta el 13 de julio de 2014, de acuerdo al artículo 28 literal b) de la LOSEP.*
- *Con fecha 30 de abril de 2014, el ingeniero Efraín Bastidas, presenta la renuncia al cargo de Gerente de Equipos e Instalaciones de la EPMMQ”.*

Los documentos que sustentan lo anteriormente señalado se remiten adjunto (ANEXO 4).

4. Entregar los expedientes completos de los procesos de contratación pública de: LICO-EPMMQ-2012-001, CONSTRUCCIÓN DE LA FASE 1 DE LA PRIMERA LINEA DEL METRO DE QUITO: ESTACIONES LA MAGDALENA Y EL LABRADOR, y CCPC-EPMMQ-2013-049, GERENCIA DEL PROYECTO METRO DE QUITO

Al respecto, me permito indicar que se remite adjunto la información solicitada, conforme se detalla a continuación:

- Expediente del proceso de contratación No. LICO-EPMMQ-2012-001 (ANEXO 5)
- Expediente del proceso de contratación No. CCPC-EPMMQ-2013-049 (ANEXO 6)

5. En la presentación de su informe usted menciona que tiene formación profesional de ingeniero ferroviario, presentar el título profesional de ingeniero ferroviario certificado por la SENESCYT y formación profesional.

Al respecto, me permito indicar que en la sesión ordinaria No.214 del Concejo Metropolitano de Quito efectuado el 19 de abril de 2022, conforme la convocatoria enviada mediante Oficio No. GADDMQ-SGCM-2022-2146-O de 14 de abril de 2022, presenté la información inherente al tercer punto del orden del día inherente a: “i) *Presentación por parte del Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro De Quito, de un informe respecto a: i) el avance de la implementación de los procesos para el inicio de operación del Metro de Quito; ii) la Convocatoria Internacional para la contratación del Operador Internacional del subsistema de transporte de pasajeros Metro de Quito; y, iii) Sistema Integrado de Recaudo”.*

En lo concerniente a mi formación académica a continuación se detalla la misma:

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

No.	TITULO	UNIVERSIDAD	No. REGISTRO SENECYT	FECHA DE REGISTRO
1	Ingeniero Mecánico	ESCUELA POLITÉCNICA NACIONAL	1001-02-323834	2002-12-02
2	Master en Administración de Empresas	INCAE BUSINESS SCHOOL	8517R-12-3935	2012-06-12
3	Master Universitario en Transporte Territorio y Urbanismo	UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA	72415337	2015-11-30

Cabe indicar que la información de la matriz consta en la página web de la Secretaría de Educación Superior, Ciencia, Tecnología e Innovación (SENECYT), cuyo detalle remito adjunto (**ANEXO 7**).

Finalmente, es importante poner en su conocimiento que me encuentro realizando mi tesis sobre “*Las participaciones público-privadas y concesiones de metros en Latinoamérica*”, previo a obtener mi título de doctorado (Ph.D.) en Ingeniería de Infraestructuras de la Universitat Politècnica de València, España.

6. Informar sus años de experiencia profesional en la administración y gerenciamiento de sistemas ferroviarios, así como también sus años de experiencia en la operación e implementación de sistemas de transporte público, con sus respectivas certificaciones.

Al respecto, me permito informar que tengo 24 años de experiencia laboral, donde me he destacado como responsable y coordinador de proyectos del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD, Ecuador; he sido consultor para el análisis de variables técnicas determinantes para la construcción de proyectos ferroviarios urbanos del Banco Mundial, Washington, USA; y, además, conforme señalé en el punto 3 fui Gerente de Equipos e Instalaciones de la EPMMQ.

Cabe indicar que me he desempeñado como docente de posgrado en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO en la Maestría de Estudios Urbanos; así también, en universidades como UDLA, Internacional SEK; Internacional del Ecuador; y, Pacífico, impartiendo cátedras de Gestión del Transporte e Inventarios; Evaluación Financiera de Proyectos; Planificación Estratégica; Dirección de Operaciones y Logística;

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

Análisis Financiero e Impacto Social; entre otras.

Así también, pongo en su conocimiento que como parte de mi experiencia profesional he dictado conferencias en cuatro congresos internacionales de transporte en Calgary, Canadá; Valencia, España; Medellín, Colombia; y, Burgos, España. Además, he escrito varios artículos científicos para revistas científicas indexadas internacionales.

Es preciso señalar que en virtud de que me encuentro desarrollando mi tesis doctoral sobre “*Las participaciones público-privadas y concesiones de metros en Latinoamérica*”, y por mi formación académica y experiencia profesional cuento con amplios conocimientos respecto al manejo de los subsistemas de transporte públicos ferroviarios

A continuación, se detalla las capacitaciones, ponencias dadas y papers elaborados que evidencia mi experiencia profesional:

DETALLE DE LOS CERTIFICADOS DE CAPACITACIÓN			
No.	EVENTO	FECHA	LUGAR
1	Dirección Estratégica y Comercial de la Empresa Ferroviaria	25 de junio de 2011	Madrid
2	I Congreso de Estudios Urbanos del Ecuador	2017	Ecuador
3	I Jornadas de Ingeniería y Ciencias Aplicadas	21 de abril de 2021	Quito
4	Learning course on Railway Financing	22 de septiembre de 2021	On-line

DETALLE DE LAS PONENCIAS			
No.	TEMA PONENCIA	FECHA	LUGAR
1	Modelos de negocio y procesos de concesiones (APP) en líneas de Metro en Latinoamérica	26 de julio de 2018	Bogotá-Colombia
2	Procesos Concesionales de Sistemas de Metro en ciudades de Latinoamérica	Julio de 2018	Medellín-Colombia
3	XIV Congreso de Ingeniería del Transporte (CIT 2021)	julio de 2021	Burgos-España

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

DETALLE DE LOS PAPERS ELABORADOS				
No.	TEMA	FECHA	REVISTA	DISPONIBLE
1	Analysis of multistage chains in public transport: The case of Quito, Ecuador	XII Conference on Transport Engineering, CIT 2016, 7-9 June 2016, Valencia, Spain	ELSEVIER TRANSPORTATION RESEARCH PROCEDIA	www.sciencedirect.com
2	Metro systems in Latin America, comparison of planning and development models versus other regions in the world	14th Conference on Transport Engineering: 6th – 8th July 2021	ELSEVIER TRANSPORTATION RESEARCH PROCEDIA	www.sciencedirect.com

Las certificaciones que avalan lo antes dicho, tales como certificados de capacitación en materia ferroviaria, papers y ponencias internacionales se encuentran en el (ANEXO 8).

7. Cuál es el Plan Estratégico de la Empresa, Estatuto Orgánico, organigrama estructural, funcional y posicional, presentar la nómina de todo personal de la empresa con su escala de remuneración y la Información de la masa salarial histórica desde el año 2010 hasta la presente fecha, presentar el presupuesto anual del personal de la empresa desde el año 2009 hasta la presente fecha.

Al respecto, comunico que la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito se encuentra desarrollando el Plan Estratégico Institucional para ser puesto en conocimiento del Directorio para su aprobación.

En este sentido, mediante memorando No. EPMMQ-DPCG-2022-0132-M de 04 de mayo de 2022, el Ing. Mauricio Galarza, Director de Planificación de la EPMMQ "(...) remite la metodología, medios de verificación de las acciones realizadas en el proceso de construcción y la propuesta de Plan Estratégico Institucional, con enfoque en la fase de

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

explotación comercial de la PLMQ, documento que está siendo revisado y validado por el Estructurador Técnico contratado". Esta documentación se encuentra en el **(ANEXO 9)**.

Así también, se remite adjunto la Resolución No. DEPMMQ-002- 2022 de 25 de febrero de 2022, mediante la cual el Directorio de la EPMMQ aprobó la "Reforma de Transición del Estatuto Orgánico por Procesos de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito" **(ANEXO 10)**.

En lo concerniente al pedido de la nómina personal y la masa salarial, pongo en su conocimiento que la Dra. Margarita Hijonosa, Directora de Desarrollo Organizacional (e), mediante memorando No. EPMMQ-DDO-2022-0061-M de 12 de mayo de 2022, indica:

"Cabe señalar que mediante Ordenanza Metropolitana No. 0237, discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano el 12 de abril de 2012, sancionada por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito el 27 del mismo mes y año, reformada por Ordenanza Metropolitana No. 0383, discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano el 28 de marzo de 2013, sancionada por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito el 2 de abril del mismo año, se creó la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), por lo tanto la información se proporcionada desde la fecha de creación de la EPMMQ.

Se adjunta los valores de remuneraciones del personal desde enero de 2013 a abril de 2022, en formato excel; adicionalmente remito la información registrada en el sistema financiero, respecto del presupuesto de egresos de personal, desde 01 de junio de 2012 (fecha de inicio de la EPMMQ), hasta el 30 de abril de 2022".

Por tanto, sírvase encontrar adjunto la información antes referida en el **(ANEXO 11)**.

8. Cuando será la entrega definitiva de la obra del METRO de QUITO, con informe del Fiscalizador de la Obra, con la infraestructura a nivel de la superficie, intervenciones arquitectónicas que faciliten la integración al sistema de transporte, obras y reformas geométricas viales, señalización para los usuarios en las boca túneles de las paradas del METRO y estaciones de transferencia.

Al respecto me permito indicar que mediante memorando EPMMQ-GT-2022-0038-M de 05 de mayo de 2022, el Ing. Cristian Espinosa, Gerente Técnico de la EPMMQ, comunica:

"(...)

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

Hasta la fecha se encuentran emitidos 38 Certificados de Partes de Obra (Obra Civil), por un monto total de \$1.245.596.331,61 correspondiente al 79,10% del monto contractual aceptado para la Construcción de la Primera Línea del Metro de Quito.

Conforme la Línea Base 7 vigente, aprobada el 18 de octubre de 2021, la fecha de finalización de obra es el 17 de julio de 2022.

En relación a las reposiciones en superficie correspondiente a la infraestructura intervenida durante la ejecución del proyecto y que incluye la señalización horizontal y vertical, se informa que casi la totalidad de los sitios afectados por la PLMQ han sido repuestos y puestos en uso; salvo ciertos remates, que se están ejecutando de acuerdo a las disposiciones de diseño remitidos por la EPMMOP y la Secretaría de Movilidad.

Respecto de la señalética instalada dentro del Proyecto de la PLMQ, las 55 bocas de acceso del sistema Metro, cuentan con la señalética fija además del sistema de información al viajero, ejecutada como parte de la obra; de estos, 31 accesos se ubican en las Estaciones Multimodales (Quitumbe, El Recreo, La Magdalena, UCE, El Labrador incluyendo San Francisco) que facilitan la intermodalidad de los usuarios desde el sistema Metro hacia el transporte de superficie y viceversa. Todas las estaciones cuentan con la señalética y sistemas de información para el usuario (ubicación, circulación peatonal, circulación podotáctil, información bajo sistema Braille, dirección de viaje, estaciones próximas, tiempo de llegada de las unidades, etc.).

Para la ejecución del Proyecto de la PLMQ, al ser un sistema subterráneo, no se han provocado cambios de sentido de circulación de vías, ni reformas geométricas viales en superficie; la casi totalidad de zonas de superficie, incluidos los sistemas semafóricos, cruces peatonales, y demás señalización horizontal y vertical, tal como se ha indicado, ha sido repuesta conforme las disposiciones de la EPMMOP y la Secretaría de Movilidad y se encuentran en funcionamiento.

Cabe señalar que según lo dispuesto por la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda-STHV mediante Circular Nro. STHV-2019-0032-C, de fecha 22 de noviembre de 2019, referente a las intervenciones en el entorno de las paradas del Metro de Quito, comunica lo siguiente: 'por parte de la Alcaldía Metropolitana de Quito se ha determinado que se planifiquen y desarrollen acciones en territorio para adecuar las zonas de ingreso y salida a las estaciones del Metro de Quito, para garantizar estándares de habitabilidad, movilidad, accesibilidad universal y seguridad, para fomentar la circulación peatonal y la activación de las zonas de influencia de las Estaciones del Metro de Quito; al mencionado proyecto para efectos de coordinación se le ha denominado como 'Zonas Metro'.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

Al respecto de lo mencionado, mediante Oficio Nro. STHV-2022-0134-O de fecha 26 de enero de 2022, suscrito por el Arq. Vladimir Tapia G., Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, se puntualiza lo siguiente: '1. El INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANIFICACIÓN URBANA (IMPU) está a cargo de entregar los diseños arquitectónicos y urbanos de todas las estaciones, con los detalles constructivos y volúmenes de obra.

La EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS (EPMMOP) se hará cargo del resto de insumos necesario para completar los estudios. Además, estará a cargo de la implementación de los mismos (...).'

Adicionalmente, mediante Oficio No. CL1-MT2-GEN-04026-2022 del 13 de abril del 2022, el Consocio Línea 1 ha presentado la propuesta de una Línea Base 8 - LB-8, para la inclusión del Sistema de Recaudo, la cual se encuentra en análisis y revisión por parte de la Fiscalización, Gerencia del Metro de Quito y la EPMMQ”.

9. Informar de manera pormenorizada el costo total de la Obra del METRO de QUITO, desde el inicio de la construcción, hasta la presente fecha, con sus respectivos reajustes de precios de manera cronológica.

En lo concerniente a este punto, remito adjunto el detalle del “Costo Total del Proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito” (ANEXO 12), remitido mediante memorando EPMMQ-GAF-2022-0719-M de 09 de mayo de 2022, el Eco. Jorge Sánchez, Gerente Administrativo Financiero de la EPMMQ.

10. Presentar los sustentos legales, técnicos y administrativos para la contratación del SIR mediante contrato FIDIC, en razón de que esta figura se aplica únicamente para la contratación de BIENES, indicar de manera detallado su costo de contratación; así como también indicar si la contratación del SIR será un sistema único para el METRO de QUITO y la Empresa de Pasajeros.

A este respecto, de acuerdo con lo establecido por el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones de la EPMMQ, mediante memorando No. EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022, respecto al Sistema Integrado de Recaudo (SIR), la Empresa Metro de Quito tomado en consideración que el SIR es un proceso inherente a la puesta en servicio de la PLMQ, ha realizado las acciones necesarias para contar con los componentes restantes de este (Sistemas de validación de los medios de pago, equipos de venta, recarga y control, el sistema de gestión del recaudo Metro básico y otro equipamiento auxiliar para la implementación del Sistema de Recaudo Metro).

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

La EPMMQ a través de la Gerencia del Proyecto Metro de Quito, Consorcio GMQ, mediante Oficio Nro. C2211217-GMQ-CL1-011 de 17 de diciembre de 2021, solicitó a Consorcio Línea 1, basado en la cláusula 13 “*Variaciones de las Condiciones Generales*” del Contrato FIDIC, realizar una propuesta para completar el Sistema de Recaudo Metro.

Mediante Oficio No. CL1-MT2-GEN-03020-2022, de 11 de marzo de 2022, el Consorcio CL1 remite su respuesta a la EPMMQ, adjuntando la propuesta respecto del Sistema de Recaudo Metro. Toda la documentación generada a la fecha por la EPMMQ, se encuentra alineada a las Resoluciones No. SM-2020-067 de 15 de mayo de 2020 y No. SM-2021-0278 de 16 de diciembre de 2021, emitidas por la Secretaría de Movilidad del DMQ.

La EPMMQ obtuvo recientemente la no objeción de los cuatro bancos multilaterales para la implementación del Sistema de Recaudo Metro, por lo que, actualmente se está gestionando la firma del acta de variación y se espera contar con esto hasta mediados del mes de mayo.

La EPMMQ se encuentra avanzando dentro del proceso en estricto apego a lo dispuesto por la Secretaría de Movilidad en la Resolución No. SM-2020-067 de 15 de mayo de 2020, y en la Resolución Nro. SM-2021-0278 de 16 de diciembre de 2021 que determina: “*Establecer la Arquitectura Nivel del Sistema Integrado de Recaudo*”. Correspondiéndole a la EPMMQ el Nivel 1 “Validadores”, y Nivel 2 “Redes de Recarga/Agentes de Recarga y Nivel 3 Sistema Central Operador Sistema de Recaudo”.

Sin embargo, la EPMMQ en su afán de trabajar de manera coordinada para que exista integración tarifaria con el resto de subsistemas de transporte público, ha realizado las acciones que se detallan a continuación:

- ***Empresa Pública de Pasajeros y Secretaría de Movilidad***

Mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2022-0205-O de 23 de febrero de 2022, se remitió el “Informe Técnico de Necesidad para el Sistema Integrado de recaudo a ser implementado en la Empresa Pública de Pasajeros”, donde constan las observaciones pertinentes, basado en los requerimientos descritos, para continuar con el proceso administrativo de vinculación de contratación de la Empresa Publica Metropolitana de Pasajero de Quito a través del contrato FIDIC.

La Empresa de Pasajeros debía tener la partida presupuestaria, y los sustentos económicos, legales y financieros para su inclusión por medio del Contrato FIDIC,

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

proceso que están gestionando.

Como pasos a seguir la Empresa Metro de Quito en primera instancia va a firma el acta de variación con el componente Físico (correspondiente a la Fase 1) con CL1. Posteriormente, incluirá la firma de una nueva acta de variación para incorporar el SIR de la EPMTPO.

- **Secretaría de Movilidad**

Mediante Oficio No. EPMMQ-GG-2022-0317-O de 23 de marzo de 2022, la EPMMQ dio respuesta a los Oficios No. SM-2022-0362-O y No. SM-2022-0487-O en los cuales la Secretaría de Movilidad solicitó *“que la integración del Nivel 4 con el Nivel 3 desde el inicio permitirá optimizar los costos de implementación y costos operativos del sistema de pago del SITM-Q, de igual manera solicito, se informe los avances referentes a la contratación de los componentes del mismo (...)”, y “el avance de la contratación del SIR a la fecha, esto con la finalidad de plantear la hoja de ruta de las acciones requeridas”, respectivamente.*

La EPMMQ remitió el estado de la situación del Sistema Integrado de Recaudo e indicó que *“(...) se ha requerido a CLI a través de GMQ, que emita su criterio sobre la factibilidad para que el nivel 4 sea incluido dentro del proceso de contratación que se encuentra siendo desarrollado a través del contrato en referencia, sin que esto altere el proceso previamente avanzado ni involucre compromisos de las partes en su adquisición, misma que de ser viable se informará oportunamente a fin de realizar los procesos que sean inherentes a dicha actividad.”*

A la presente fecha la EPMMQ está a la espera de la respuesta del CL1 sobre la solicitud mencionada.

En este contexto, me permito remitir adjunto “Informe de Estado del Sistema Integrado de Recaudo de la EPMMQ” (ANEXO 13) elaborado por la Gerencia de Operaciones de la EPMMQ, en el cual, se detalla de manera más pormenorizada la situación actual respecto al SIR.

11. Cronograma de implementación de SAE y SIU, costos y su alcance.

En lo concerniente a este punto, le comunico que mediante memorando No.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022, el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones de la EPMMQ indica:

“(…)

Sobre el SAE y SIU, la Primera Línea del Metro de Quito, cuenta con varios sistemas que permiten planificar, programar y optimizar la operación de la línea, paneles de información al usuario, así como saber su ubicación y tiempos de llegada a cada una de las estaciones, por lo que ya se encuentran instalados varios de los sistemas relacionados con el SAE y SIU, sin embargo, conforme lo establece la Ordenanza No. 185 en su artículo 6, el SAE y SIU forman parte de los Sistemas Inteligentes de Transporte y cuya planificación y administración es competencia del Administrador del Sistema (Secretaría de Movilidad)”.

12. Presentar de manera pormenorizada el cronograma de pruebas de los 13 sistemas del METRO de QUITO.

A este respecto, conforme lo indicado por el Ing. Cristian Espinosa, Gerente Técnico de la EPMMQ, mediante memorando No. EPMMQ-GT-2022-0038-M de 05 de mayo de 2022, el detalle de las pruebas de los sistemas del Metro de Quito es el siguiente:

- **SISTEMAS ELECTROMECAÑICOS:**

Con fecha 18 de octubre del 2021, se aprobó la Línea Base 7 - LB7 la cual tiene su fin el 17 de julio de 2022.

El cronograma pormenorizado de pruebas se encuentra inserto en la LB7, correspondiente a los siguientes 10 sistemas: Señalización Ferroviaria, Subestaciones Internas y Externas, Distribución de Energía, Electrificación, Ventilación, Ascensores y escaleras mecánicas, Protección Contra Incendios, Telecomunicaciones, Control de Estaciones y Puesto de Control Central.

Es importante mencionar que mediante Oficio No. CL1-MT2-GEN-04026-2022 del 13 de abril del 2022, el Consocio Línea 1 ha presentado la propuesta de una Línea Base 8 - LB8, la cual se encuentra en análisis y revisión por parte de la Fiscalización, Gerencia del Metro de Quito y la EPMMQ.

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

- **SISTEMA DE RECAUDO**

En el caso del Sistema de Recaudo de Metro de Quito, se ejecuta en 2 fases: i) el Sistema de Control de Peaje por Pantallas - CPP; y, ii) el Sistema de validación y Gestión de recaudo. En el caso de la primera fase (CPP) está implementada al 100% al igual que sus pruebas asociadas. En el caso de la fase 2, está en proceso de contratación.

El detalle del cronograma de los referidos sistemas se encuentra en el (ANEXO 14).

- **MATERIAL RODANTE**

En relación con el contrato de material rodante, se debe informar que las pruebas se encuentran finalizadas, y se remite el último cronograma de actividades establecido mediante Acta de Trabajo (ANEXO 15).

13. Mediante medios de comunicación usted menciona que al último trimestre del 2022, el METRO de QUITO entrará en operación comercial con una demanda de 400 mil pasajeros/día, con una tarifa de 0.45 centavos, indica que no será necesario el subsidio y que se cubrirán los costos de operación y mantenimiento, presentar el cálculo de su información, tomando en cuenta la tarifa normal, tarifa reducida, tarifa de discapacitados, tarifa de integración y tarifa equivalente, informar el cálculo de la demanda de los 400 mil pasajeros/día subsistemas de integración, el cálculo de la tarifa técnica con todos los componentes de costos, ya que existe una gran contradicción con respecto a la información solicitada y remitida mediante oficio No. EPMMQ-GG-2022-0103-O de 02 de febrero del 2022, (anexo 19), en la cual se presenta la siguiente información:

(...)

Caso contrario presentar el subsidio ocasionado por cada año de operación con una proyección de cinco años, así como también presentar servicio de la deuda con los multilaterales en años y tabla de amortización.

Al respecto, me permito indicar que mediante memorando No. EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022 el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones de la EPMMQ comunica:

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

“(…)

Sobre el flujo de pasajeros estimados para la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ), Metro Madrid en el año 2011 como parte de los estudios de viabilidad del proyecto realizó un análisis de la demanda para la Primera Línea del Metro de Quito, la misma que se detalla a continuación:

	Escenario Medio	Escenario Alto
Año 1	356.252	440.612
Año 2	371.343	472.359
Año 3	408.243	518.598
Año 4	414.302	526.532

Así mismo, la EPMMQ en el año 2017, desarrolló la consultoría para la ‘Actualización del Modelo de Demanda del Distrito Metropolitano de Quito (MD17)’, realizada por la empresa TARYET, esta hizo un análisis considerando el proyecto de reestructuración establecido por Metro Madrid en el año 2011 y la propuesta de reordenación de rutas presentadas por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, así mismo consideró un escenario de tarifa plana en el Sistema Integrado de Transporte para los años 2020-2030 de 0.40 USD y para el período de 2030-2040 de 0.60 USD.

El resumen de está consultoría se muestra a continuación:

Resumen Consultoría Actualización del Modelo de Demanda del DMQ (MD17)						
Año	Subsistema de Transporte	Red Actual Sin Integración	Red Actual Integración Parcial (EPMMQ)	Red Actual + Metro Integración Total Urbanos	Reordenación 2011, integración Total Urbanos	Reordenación BCN, Integración Total Urbanos
2020	Metro	224.344	276.901	386.522	505.951	440.261
2025	Metro	231.984	287.437	399.265	525.997	460.139

(…)”.

Así mismo, es importante considerar el numeral 5 del artículo innumerado inherente al

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

“Modelo de Gestión” de la Ordenanza Metropolitana No.017-2020 sancionada el 01 de diciembre de 2020, que señala:

“La recaudación tarifaria que se produzca por efecto de los servicios de transporte público deberá ser centralizada en la gestión del Administrador del Sistema que incluye la constitución de un Fideicomiso Global que será custodio de dichos fondos, en el que el Municipio de Distrito Metropolitano de Quito, a través del Administrador del Sistema y de los Subsistemas gestionados por las empresas públicas metropolitanas y operadores privados, tendrá la calidad de constituyente y constituyentes adherentes, respectivamente, y en el cual el Municipio tendrá la mayoría de los derechos fiduciarios derivados de dicho Fideicomiso Global y la mayoría de miembros de la Junta de Fideicomiso correspondiente. El Fideicomiso Global distribuirá los pagos a los operadoras por contraprestación de los servicios, de acuerdo con las instrucciones básicas constantes en el anexo No. 3 que forma parte de esta Sección y aquellas emanadas por el Administrador del Sistema en el contexto de los contratos que se establezcan”. (Lo acentuado me pertenece)

En tal sentido, no se podría hablar de un subsidio específico para el Subsistema Metro de Quito, sino del subsidio que de ser el caso se requeriría para todo el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito.

14. Cuál es el costo anual de la operación del METRO de QUITO y su proyección en los años subsiguientes, detalles de componentes.

Al respecto, me permito indicar que mediante memorando No. EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022 el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones de la EPMMQ comunica:

“(…)

La Gerencia de Operaciones cuenta con valores referenciales del costo aproximado de operación, sin embargo, al momento el Contratista de la consultoría para la ‘Estructuración Técnica de la Operación y Mantenimiento de la Primera Línea del Metro de Quito’, se encuentra desarrollando el presupuesto estimado para la operación de la PLMQ (...).”

En tal virtud, una vez que se cuente con el producto inherente a su pedido a ser entregado por el Estructurador Técnico, se remitirá el mismo para su conocimiento.

Sin embargo, como datos referenciales debo manifestar que el Estudio de Viabilidad Económica Financiera, realizado por la empresa Metro Madrid en el año 2011, presenta el

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

siguiente detalle referente a los costos de operación y mantenimiento:

DETALLE	COSTO
Operación del Transporte	\$25'673.957
Mantenimiento de Infraestructura e Instalaciones	\$ 6'301.786
Mantenimiento del Material Móvil	\$ 8'970.530
Gastos de Gestión	\$11'223.259
Total Costos de Operación y Mantenimiento	\$52'169.532

15. Previsión de contratación de canal de comunicación cable P25 como canal de seguridad o que medios de comunicación se utilizaran y su previsión del costo a contratar, análisis de riesgos cuando el METRO de QUITO entre en operación y garantías.

Al respecto, me permito comunicar que el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones de la EPMMQ, mediante memorando EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022 comunica: “Las comunicaciones de emergencia se propone realizarlas a través del sistema de comunicaciones Tetra que se encuentra instalado en la Primera Línea del Metro de Quito al cual se deberá incorporar una matriz de integración, y formar grupos especializados de las instituciones de emergencia para intervenciones en el caso de presentarse un evento en la PLMQ”.

16. Cuáles son los procedimientos legales y planes de contingencia ante eventos como: Accidentes, atentados, incendios, inundaciones, control de plagas, suicidios y personas perdidas.

Al respecto, me permito comunicar que mediante memorando No. EPMMQ-GT-2022-0038-M de 05 de mayo de 2022, el Ing. Cristian Espinosa, Gerente Técnico de la EPMMQ, indica:

“(…)

La Empresa Operadora estará sujeta a todas las leyes y regularizaciones ecuatorianas vigentes y a las normas de organismos internacionales que el Gobierno Ecuatoriano haya suscrito, mismas que no hayan transpuesto a su normativa nacional y supongan mejores coberturas respecto a las exigencias de las normas nacionales que rigen la seguridad y salud ocupacional, con la finalidad de salvaguardar la salud y la seguridad del personal como de todos los usuarios y las instalaciones de la primera Línea del

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

Metro de Quito.

Todos los documentos técnicos deberán ajustarse a lo enmarcado dentro de la Constitución de la República del Ecuador; Código Orgánico Integral penal; CD513 Reglamento del seguro general de riesgos de trabajo; Resolución CD 517 reglamento general de responsabilidad patronal; Convenio 121 relativo a las prestaciones en caso de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; Decisión No. 584 instrumento andino de seguridad y salud en el trabajo; Reglamento del instrumento andino de seguridad y salud en el trabajo; Reglamento de seguridad y salud para la construcción y obras públicas; Reglamento de seguridad del trabajo contra riesgos en instalaciones de energía eléctrica; Reglamento para el funcionamiento de servicios médicos de empresas; Decreto ejecutivo No: 2393 reglamento de seguridad y salud de los trabajadores del medio ambiente de trabajo; Convenio multilateral iberoamericano de seguridad social; Acuerdo Ministerial No. MDT-2017-0082; erradicación de la discriminación en el ámbito laboral, prevención de riesgos psicosociales; Guía para la implementación del programa de prevención de riesgos psicosociales; Ley Orgánica de Prevención Integral del Fenómeno Socio Económico de las Drogas; Reglamento General a Ley Orgánica de Prevención Integral del Fenómeno Socio Económico de las Drogas; Programa integral de prevención y reducción del uso y consumo de alcohol, tabaco y otras drogas en el ámbito laboral; Formato estructura reglamento interno higiene y seguridad; Decreto Ejecutivo No. 860 Sistema Nacional de Cualificaciones y Capacitación Profesional; Ley Orgánica de Salud; Ordenanzas y reglas técnicas emitidas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; Entre otras”.

En este sentido, es importante mencionar que en el numeral 4 “Alcance” de los “Términos de referencia para la provisión de servicios especializados para la operación del Metro de Quito: alcance, indicadores y medios de verificación” (ANEXO 16), se señala que el operador a ser contratado debe cumplir:

- *Normas internacionales ISO, EN, IEC, IEEE.*
- *Sistemas de Gestión de la Seguridad*
- *Legislación en materia de seguridad y salud laboral.*
- *Legislación en materia medio ambiental y social.*

Así también, en el acápite 5.2.2 de los TDR se señala que el proyecto de explotación deberá contener:

- *Plan de Seguridad, emergencias y evacuación.*

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

- *Plan de Formación y Entrenamiento del Personal.*
- *Plan de Seguridad ferroviaria.*
- *Plan de Gestión Ambiental*

Sin embargo, la EPMMQ en post de contar con personal capacitado, viene desarrollando una serie de actividades con entidades de gestión de emergencias del Distrito Metropolitano de Quito, para realizar acciones preventivas y de actuación las cuales nos permite cumplir con estándares de calidad y seguridad, enmarcados en la normativa vigente.

Al respecto, me permito indicar que, de acuerdo con lo indicado por el Ing. Cristian Espinosa, Gerente Técnico de la EPMMQ, mediante memorando No. EPMMQ-GT-2022-0038-M de 05 de mayo de 2022, dentro del contrato para la adquisición de los trenes, se encuentran incluidos vehículos auxiliares dotados con el equipamiento necesario para la atención de este tipo de eventos (trenes dañados en la ruta y descarrilamientos).

Adicionalmente, la empresa operadora internacional a ser contratada en base a su experiencia, será la encargada de gestionar todas las incidencias operativas que se presenten, adaptando sus procedimientos y protocolos de actuación de forma que se optimice la operación del Subsistema de Transporte Público de Pasajeros Metro de Quito dentro de los parámetros de desempeño establecidos, esto incluye actuación sobre trenes dañados en ruta o atención ante descarrilamientos.

19. Plan de ingresos no operacionales y su proyección.

Al respecto, me permito indicar que la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito ha considerado por el momento tres áreas para generar ingresos no operacionales: **i)** Telecomunicaciones; **ii)** Publicidad; y, **iii)** Gestión de Espacios.

Para todo el proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) se ha definido de manera condicional, que todos los servicios, procesos y gestiones que se hagan y que envuelvan a los usuarios, tienen que brindar la mejor experiencia de uso del Metro de Quito.

Partiendo de esta premisa para identificar las tres áreas de negocios se realizó un recorrido a las 15 estaciones de la PLMQ para poder conocer a fondo las diferentes características puntuales de cada una, así también, los vagones que componente cada

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

unidad del material rodante.

A continuación, se detalla lo que se ha analizado y se tiene previsto a realizar respecto a cada una de las 3 áreas de negocio:

- **TELECOMUNICACIONES**

El Metro de Quito para su correcta operación necesita de un Sistema Integrado de Telecomunicaciones que principalmente esté controlado desde el PCC (Puesto de Control Central), y que maneje las comunicaciones radiales que la operación necesita para la operación, mantenimiento, seguridad, limpieza, comunicación con el ECU911 y otros servicios de emergencia, al igual que WFI y la red de telefonía celular.

En tal virtud, se encuentra en proceso de contratación de una consultoría que: i) determine la tecnología necesaria para poder brindar a los usuarios internos y externos del Metro de Quito con la comunicación óptima que se requiere; ii) recomiende los sistemas disponibles de última tecnología; iii) elabore y ejecute una recomendación del modelo de negocio a seguir que obtenga los mejores réditos para el Metro de Quito; y, iv) elabore los borradores de TDRs para la designación de un Operador Neutro encargado de invertir y operar el Sistema Interno de Telecomunicaciones.

Es necesario tomar en cuenta que se necesita que las Operadoras Telefónicas Celulares puedan brindar su correcto servicio dentro de las estaciones del Metro de Quito, sus vagones de tren y así lo usuarios puedan tener comunicación en cualquier trayecto.

La colocación de un sistema de WIFI con tres bandas separadas para Operaciones, Seguridad y Público General es necesario para complementar el Sistema y brindar un servicio óptimo a los usuarios de estos.

Este sistema no solo brindará comunicación a las áreas mencionadas sino también será la puerta de entrada para la aplicación del Metro de Quito que permitirá a los usuarios acceso a WIFI e información acerca del Metro y sus servicios. Este sistema debe estar disponible no solo en las estaciones sino también de forma continua dentro de los túneles.

En la actualidad existe un cable radiante que servirá para la comunicación radial de operaciones del Metro.

Como se mencionó la consultoría dictaminará el modelo de negocio óptimo para que la EPMMQ reciba un ingreso económico por el uso de sus instalaciones sobre los servicios que el operador neutro genere con los diferentes usuarios. De igual forma recomendará la

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

figura jurídica que mejor convenga para realizar este proceso a través de este operador neutro único que obtenga el contrato a través de un concurso público, legal y transparente.

- **PUBLICIDAD**

En las visitas realizadas a las estaciones de la PLMQ se han observado los espacios a ser utilizados para la publicidad de anunciantes, a través de publicidad estática (Vallas o Vinilos adhesivos) en las estaciones y coches de los trenes, LEDS de video y Monitores de vagones para publicidad en alta definición.

Para llevar a cabo lo que se tiene previsto, se realizará una consultoría que determinará un levantamiento de los espacios ideales para poder cuantificar los mismos y así organizarlos dentro de las estaciones y trenes. El modelo de negocio sería a través de un operador neutro que se encargue de manejar y negociar toda la publicidad disponible creando un segundo ingreso al Metro de Quito.

Es importante destacar que se tiene que contemplar el uso adecuado de la publicidad para no sobrecargar los espacios y que se vuelva ineficiente para los posibles anunciantes.

- **GESTIÓN DE ESPACIOS DENTRO DE ESTACIONES**

En las visitas efectuadas y con el respaldo de GMQ de España hemos levantado los posibles espacios que por un tema constructivo quedaron disponibles en las estaciones y que por diseño y forma no interrumpen el flujo de los usuarios, inclusive en una ocasión de emergencia. Estos espacios se manejarán a través de un operador, designado por concurso público, que negocie las tarifas a aplicarse a estos espacios de forma competitiva al mercado tomando en cuenta otras opciones comerciales y que las mismas representen un tercer ingreso adicional al Metro de Quito.

Los espacios tendrán que ser gestionados a compañías que aporten a un mejor servicio para el Metro de Quito, tales como: bancos presenciales o virtuales, máquinas de auto venta, pago de servicios públicos u otras opciones que no impliquen riesgos innecesarios dentro de las instalaciones del Metro.

El flujo de personas que tendremos de forma diaria representa un atractivo para muchas compañías que tengan la visión de negocios pequeños que brinden buenos servicios a nuestros usuarios.

20. Se presenta el cronograma previsto para la puesta en servicio de la PLMQ por parte

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

del Operador:

(...)

Análisis de riesgos y de garantías para su cumplimiento, consultoría contratada.

Al respecto, me permito indicar que de acuerdo con lo comunicado por el Ing. Roberto Custode, Gerente de Operaciones de la EPMMQ, mediante memorando No. EPMMQ-GO-2022-0086-M de 09 de mayo de 2022, a la presente fecha la EPMMQ se encuentra avanzado conforme las fechas establecidas en el cronograma previsto para la operación del Subsistema de Transporte de Pasajeros Metro de Quito.

Sin embargo, respecto al pedido de “*Análisis de riesgos y de garantías para su cumplimiento, consultoría contratada*”, mucho agradeceré se especifique respecto de que contrato o consultoría requiere dicha información.

21. Plan de servicios complementarios para la operación de la PLMQ de seguridad.

En lo concerniente a este punto, me permito indicar que de acuerdo con lo dispuesto en el memorando No. EPMMQ-GT-2022-0038-M de 05 de mayo de 2022, suscrito por el Ing. Cristian Espinosa, Gerente Técnico de la EPMMQ, la empresa a ser contratada como operador internacional del Subsistema de Transporte de Pasajeros Metro de Quito deberá presentar planes específicos para cada evento de emergencia, contando con medios necesarios para cada nivel de alerta.

Finalmente, me permito indicar que los Anexos referidos en la presente comunicación se encuentran en su orden, en el siguiente enlace:

https://metrodequito-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/soporte_tics_metrodequito_gob_ec/Em6nL3W6pYBiG-BGiORPbQBOS-Hq99OQqLjggIQz2AnmQ?e=CtkhUH

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Ing. Efraín Alfredo Bastidas Zelaya

GERENTE GENERAL

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO

Oficio Nro. EPMMQ-GG-2022-0528-O

Quito, D.M., 13 de mayo de 2022

Referencias:

- GADDMQ-DC-IMMP-2022-0317-O

Anexos:

- Anexo

Copia:

Señor Abogado
Pablo Antonio Santillan Paredes
Secretario General
SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Señora Magíster
Natalya Lizbeth Mejía Morejón
Secretaria General
EMPRESA PUBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO - SECRETARIA GENERAL

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Natalya Lizbeth Mejía Morejón	NM	EPMMQ-SG	2022-05-13	
Aprobado por: Efraín Alfredo Bastidas Zelaya	EB	EPMMQ-GG	2022-05-13	

