

OPERACIÓN PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO

ANTECEDENTES:

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

DESARROLLO

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

1. INFRAESTRUCTURA

1.1. Finalización de la obra civil

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

Lo señalado consta en el Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0029-0 del 08 de enero suscrito por el Ing. Edison Yáñez, en su calidad de Gerente General de la EPMMQ, en el solicitó a la Alcaldía Metropolitana: *“en mi calidad de Ingeniero me permito recomendar que se suscriba un Acta de Entendimiento que modifique el citado Contrato.”* adjuntando los informes anteriormente citados.

Acciones inmediatas requeridas

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

1.2. Recepción de obras

La EPMMQ cuenta con la delegación No. A-085-2020 para la recepción de los bienes de la PLMQ, sin embargo, por parte de la Empresa no se ha definido los mecanismos para la recepción, registro contable y control de los bienes.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer con la Administración General, el protocolo o procedimiento para la recepción de los bienes de la PLMQ así como su posterior registro y control.
- b. Coordinar con la Administración General el aseguramiento de los bienes de la PLMQ.

2. EQUIPOS E INSTALACIONES

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

El PCC estará constituido por varios sistemas y equipos necesarios para monitorear, controlar y regular el funcionamiento de la Primera Línea del Metro de Quito, a la fecha el PCC registra un avance del 46,86%.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Elaboración de un cronograma de integración de los subsistemas al PCC.
- b. Pruebas SAT (Site Acceptance Test).
- c. Pruebas de Integración de todos los sistemas en el SCADA del PCC.

2.2. Equipos de las estaciones

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

| SISTEMA | AVANCE |
|--------------------------|--------|
| SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA | 83,62% |

| | |
|--|--------|
| ENERGÍA: SUBESTACIONES ELECTRICAS | 92,25% |
| ENERGÍA: DISTRIBUCIÓN DE ENERGÍA | 93,69% |
| ENERGÍA: ELECTRIFICACIÓN | 97,94% |
| ASCENSORES Y ESCALERAS MECÁNICAS | 96,95% |
| PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS | 62,21% |
| VENTILACIÓN | 71,74% |
| TELECOMUNICACIONES | 68,52% |
| CONTROL DE ESTACIONES | 62,37% |
| PUESTO DE CONTROL CENTRAL | 46,86% |

Acciones inmediatas requeridas

- a. Pruebas SAT en cada uno de los subsistemas.
- b. Realización de pruebas de integración.

2.3. Homologación de trenes

Es indispensable cumplir con los requerimientos inherentes al proceso de homologación de vehículos de transporte masivo que se encuentran definidos por la Agencia Nacional de Tránsito en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), posterior a lo cual, se deberá gestionar la obtención de la documentación habilitante para la homologación de dichas unidades y la operación comercial de dichas unidades.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Organizar reunión de trabajo con el MTO y la ANT (Dirección de Regulación), a fin de revisar y acordar el cumplimiento de cada uno de los requisitos solicitados por la ANT, indispensable para la circulación de los trenes durante la prestación del servicio.

2.4. Sistemas de señalización

Las pruebas del sistema de señalización tanto en vía, embarcado en tren, así como su correcta integración, es un requisito mínimo e indispensable para el inicio de pruebas de pre-operación

con pasajeros. A la fecha existe una problemática administrativo-legal con los contratos de CL1/Bombardier que limita la definición de un mecanismo para el inicio de dichas pruebas, que bajo cualquier esquema, no podrán finalizar antes de junio del 2021.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Identificar el mecanismo administrativo-legal para formalizar la entrega de trenes a CL1/Bombardier para la ejecución de las pruebas SAT.
- b. Elaborar un esquema y cronograma de ejecución de pruebas para Equipamiento Embarcado y Sistema de Señalización.

2.5. Red de emergencias P25

La integración con la Red Nacional Troncalizada RNT AP25 gestionada por el SIS ECU911 y por CNT EP permitirá la atención de situaciones de emergencia en la PLMQ, y facilitará la coordinación de actividades con los organismos de socorro que se encuentren en superficie.

El Metro de Quito cuenta con la aprobación definitiva para que sus instalaciones sean consideradas como parte de la red nacional troncalizada; para el efecto, es necesario realizar el proceso de contratación de la RNT AP25, que tiene un plazo planificado de ejecución de 6 meses para el sistema alterno (antenas) y 1 año para el sistema principal (cable radiante).

Acciones inmediatas requeridas

- a. Aprobación por parte de Quito Honesto de la versión corregida de los términos de referencia, estudios de viabilidad y de mercado para la contratación del servicio.
- b. Solicitud de Certificación PAC, POA y Presupuestaria para iniciar la contratación del servicio.

2.6. Red de telecomunicaciones externas

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

productos de una consultoría que se contrató para estructurar el modelo de negocio y su factibilidad financiera.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Presentación y evaluación de los resultados de la consultoría, que establece el modelo de explotación a través de una Alianza Estratégica

3. ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO

3.1. Fideicomiso

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

Acciones inmediatas requeridas

- a. Con los insumos que sean entregados por parte de la Secretaría de Movilidad, elaborar las minutas de los fideicomisos para remitir al Ministerio de Finanzas
- b. Gestionar con el Ministerio de Finanzas la aprobación respectiva.
- c. Concurso público de selección del fiduciario.

3.2. Recepción de bienes

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

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer con la Administración General, el protocolo o procedimiento para la recepción de los bienes de la PLMQ así como su posterior registro y control.
- b. Contar con la normativa para el uso de suelo y subsuelo.

- c. Definir la metodología y cronograma para el levantamiento de inventario, registro, clasificación y codificación.

3.3. Seguros

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

Acciones inmediatas requeridas

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

3.4. Presupuesto de la EPMMQ

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

Acciones inmediatas requeridas

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

4. JURÍDICO

4.1. Comisión para la resolución de controversias

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

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

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

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

Acciones inmediatas requeridas

- a. Contratar una asesoría legal internacional.
- b. Iniciar con el equipo de trabajo a preparar la defensa de cada caso.
- c. Determinar con el equipo de trabajo las controversias se van a plantear por parte de la EPMMQ.

4.2. Expropiaciones

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

Predios Privados:

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

Predios Públicos:

Respecto de los predios públicos el avance que tiene la Empresa es muy poco, pues la Resolución de Delegación otorgada por la Alcaldía para su tramitación, plantea la suscripción de un Acta de Imposibilidad de Acuerdo descartando las formas de transferencia de dominio

establecidas en la Ley Orgánica de Empresas Públicas (permuta, compraventa, donación, transferencia de activos, etc.) previo al proceso de expropiación. Hasta la fecha, el acta en mención, no ha sido suscrita con las diferentes entidades públicas.

Adicionalmente, los Organismos Multilaterales de Crédito exigen el cumplimiento de las políticas de salvaguardas para los casos de reasentamiento involuntarios conocidos en nuestra legislación como expropiaciones. El cumplimiento de la política radica en pagar a los afectados el valor comercial del inmueble objeto de la expropiación, esto es incompatible con nuestra legislación que plantea como valor indemnizatorio el valor determinado por el Catastro.

Para solventar este problema, el 20 de enero de 2021, el Banco Mundial y la Contraloría General del Estado suscribieron un nuevo convenio para el tratamiento de las expropiaciones.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Definir si se aplicarán las políticas de los organismos multilaterales para los casos de expropiación o sí, por el contrario, la empresa se atenderá a lo que señala la legislación nacional.

4.3. Normativa MTOP

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

Acciones inmediatas requeridas

- a. Participación activa en la revisión de los borradores de los productos de la mesa de trabajo denominada "Estructuración y redacción de la norma de seguridad de los transportes urbanos guiados en Ecuador"

5. OPERACIONES

5.1. Servicio de Recaudo

La EPMMQ cuenta con una planificación, donde se estima que el sistema de recaudo estará implementado un tiempo aproximado de entre 8 a 10 meses conforme los informes citados

en los antecedentes del presente documento. Hasta la presente fecha se cuenta con un borrador de términos de referencia e inició un estudio de mercado preliminar para establecer las capacidades y costos del mercado. Sin embargo, es necesario contar con la definición del medio de pago por parte de la Secretaría de Movilidad, así como, establecer si se realizará un proceso de contratación conjunto con la EPMTQP, que facilite la integración de ambos subsistemas al utilizar un único sistema de recaudo, obtener mejores condiciones técnicas y económicas y gestionar controversias con el prestador del servicio.

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

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

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

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

La Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, emitió la Certificación Presupuestaria Nro. 1000057028, el 22 de diciembre de 2020, por el valor de

CIENTO SESENTA Y SEIS MILLONES CIENTO SETENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS CUARENTA DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA con 58/100 centavos (USD. \$166.171.440,58)

Lo señalado consta en el Oficio Nro. EPMMQ-GG-2021-0029-0 del 08 de enero suscrito por el Ing. Edison Yáñez, en su calidad de Gerente General de la EPMMQ, en el solicitó a la Alcaldía Metropolitana: *“en mi calidad de Ingeniero me permito recomendar que se suscriba un Acta de Entendimiento que modifique el citado Contrato.”* adjuntando los informes anteriormente citados.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Requerir de la Secretaría de Movilidad la definición del medio de pago.
- b. Definir la viabilidad de realizar un solo proceso de contratación con la EPMTPO.
- c. Estructurar los términos de referencia como un proceso integrado de servicio.
- d. Dar inicio al proceso de contratación del servicio de recaudo.

5.2. Preoperación y Operación

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

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

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

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

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer la propuesta del modelo de operación de la PLMQ.
- b. Presentar la propuesta del modelo de operación al Directorio de la EPMMQ.
- c. Reajustar los estudios de estructuración técnica y financiera del proyecto, incluidos los de mantenimiento.

6. NUDOS CRITICOS DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL

6.1. Compensaciones a negocios afectados

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

Acciones inmediatas requeridas

- a. Revisión y evaluación de los informes técnico, financiero y legal.
- b. Presentación de los informes al Concejo Metropolitano de Quito.
- c. Finalizar con las audiencias de mediación y la suscripción del Acta de Acuerdo en los casos de compensación.

6.2. Predios afectados en el barrio Solanda

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

- Reclamo presentado a Seguros Generali con la finalidad de obtener una indemnización justa para los afectados del Barrio Solanda.

- Solicitud y trámite de Recurso de Revisión ingresado a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros sobre el reclamo presentado a Seguros Generali y a su falta de respuesta oportuna.
- Contratación de una consultoría para cuantificar los daños a las 270 edificaciones del Barrio Solanda.
- Socialización sobre el estado del trámite de reclamación presentado ante Seguros Generali y a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros tanto a los moradores afectados del Barrio Solanda y como a los abogados patrocinadores de un grupo de afectados del Barrio de Solanda.

Acciones inmediatas requeridas

- a. Establecer un cronograma detallado para la finalización de la cuantificación de los 270 predios afectados.
- b. Continuar con el proceso de Recurso de Revisión por parte de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros una vez que tengamos la cuantificación de los daños afectados.
- c. Continuar con el proceso de reclamación a Seguros Generali una vez que tengamos la cuantificación de los daños afectados.

6.3. Contaminación La Pradera

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

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

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

- Excavación de suelos contaminados del área de túnel y del área de la Estación la Pradera.

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

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

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

Acciones inmediatas requeridas

- a. Solicitar la asignación de recursos económicos y efectuar la contratación de los servicios legales especializados.

Conclusiones:

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

En lo que respecta a la obra civil, conforme se indicó, existen varios ítems que se encuentran pendientes de culminación, entre los principales: la losa de cierre del Fondo de Saco El Labrador, la reurbanización del Parque Tortuga en la estación de Jipijapa, el Acceso 1 de la Estación Universidad Central, Iluminación LED en bocas de acceso, finalización de las bocas de acceso, instalación de los equipos de recaudo (barreras de acceso), entre otros, lo que

conlleva que la fecha de finalización de la obra, conforme los informes presentados por la Gerencia de Infraestructura de la Empresa, el Gerenciamiento del Proyecto y la fiscalización de la obra, sea octubre del 2021 con un incremento en los costos del proyecto de aproximadamente 27.6 millones, mismos que a la presente fecha ya se encuentran financiados por parte de la municipalidad.

Lo señalado está directamente ligado a la planificación de la operación comercial. Para mitigar al máximo este impacto, se está planificando realizar varias actividades de la pre operación y de marcha blanca durante el período de entrega de obra final y hasta finales de año. Durante este período debemos asegurar que se culminen los trabajos de instalación de los distintos componentes tecnológicos y de seguridad que la operación comercial requiere. Estos trabajos tienen adelantos importantes, sin embargo, es fundamental que todas las áreas involucradas e instituciones municipales, particularmente la Secretaría de Movilidad y la Administración General, se comprometan a definir aquellos procesos faltantes para que la operación no sufra de retrasos injustificados, así como, realizar las gestiones necesarias con las instituciones del gobierno central como MTOP, ANT, Ministerio de Finanzas entre otras, involucradas en la consecución de este objetivo.

El diagnóstico presentado, refleja el estado actual de cada una de las áreas que componen la EPMMQ, esta información permitirá conjuntamente con los distintos actores responsables del desarrollo del proyecto, evaluar alternativas para implementar el modelo de gestión en la administración de la PLMQ. Las variables establecidas para la elección del modelo final incluyen análisis de los distintos escenarios para una gestión directa del proyecto, con la asistencia técnica directa de un operador internacional o contratando los servicios de operación mediante licitación internacional, velando por el cumplimiento de los principios de transparencia, legalidad, igualdad, concurrencia, publicidad y trato justo de forma abierta y competitiva. Adicionalmente, se buscará el modelo que ofrezca menor tiempo de puesta en marcha del proyecto con el costo que mayores beneficios ofrezca para la ciudad y los usuarios del sistema.

Finalmente, es importante enfatizar que los ciudadanos de Quito que han sufrido las consecuencias del largo proceso de construcción, particularmente nuestros queridos vecinos de Solanda, los dueños de los negocios que durante el proceso constructivo de algunas paradas no pudieron atender durante varios meses, serán compensados conforme la normativa legal vigente. Se impulsará todos los procesos internos y coordinaciones con los actores externos para que estos procesos finalicen cuanto antes. Si bien existe el compromiso de realizar todos los esfuerzos para que los costos y los cronogramas se cumplan, esta es una obra ciudadana y los esfuerzos deben multiplicarse para compensar a aquellos ciudadanos que han vivido las consecuencias de la construcción de la PLMQ.

ANEXO 1. Base legal gestión directa por contrato

La Constitución de la República del Ecuador y en general, el ordenamiento jurídico ecuatoriano no define con claridad o de manera taxativa cuáles han de considerarse servicios públicos. Así, el artículo 313 de la Constitución de la República determina que: “Se consideran sectores estratégicos la energía en todas sus formas, las telecomunicaciones, los recursos naturales no renovables, el transporte y la refinación de hidrocarburos, la biodiversidad y el patrimonio genético, el espectro radioeléctrico, el agua, y los demás que determine la ley”. El artículo 314 ibídem, por su parte dispone que: “El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley”. Se advierte que las dos normas invocadas, abren la posibilidad de que, mediante ley, se establezcan otros sectores estratégicos y otros servicios públicos además de los expresamente mencionados.

El artículo 264 de la Constitución de la República establece como competencia exclusiva de los gobiernos municipales la de “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”.

De otro lado, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece en su artículo 55 que el servicio de transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación de dicho servicio.

En consecuencia, le es competencia del Estado, y en el caso de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, del Municipio esa potestad contralora de gestionar o prestar servicios públicos, ya sea a través de su institución como tal o a través de una gestión propia institucional, creando empresas públicas para dicho fin o realizando gestión directa por contrato al amparo de la norma que regula la contratación pública ecuatoriana, tal como lo establecen los artículos 315 y 316 de la Constitución de la República y el artículo 275 del COOTAD sobre las Modalidades de gestión.

Sentencia interpretativa No. 001-12-SIC-CC de 05 de enero de 2012.

La Corte Constitucional, mediante Sentencia Interpretativa, publicada en el Registro Oficial Suplemento 629 de 30 de enero de 2012, señala en el numeral uno: “Debe entenderse que las empresas públicas únicamente gozan de la facultad de gestionar los sectores estratégicos y/o prestar los servicios públicos, para los que hubieren sido autorizadas, sin que les esté

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

Se debe tener en cuenta además que, de conformidad con el artículo 159 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, los dictámenes interpretativos de la Corte Constitucional tienen carácter vinculante general desde el momento de su publicación en el Registro Oficial.

Por lo manifestado en líneas anteriores, se debe entender a la gestión directa como aquella que lleva a cabo la propia Administración, y en la que titularidad y gestión no se separan en ninguno de los supuestos (titularidad y gestión permanecen en manos públicas). Puede llevarse a cabo por órganos incardinados en la Administración, en cuyo caso estaríamos ante la denominada gestión directa institucional ya sea a través de una unidad administrativa o mediante la creación de empresas públicas (Art. 276, Art. 277 COOTAD; Art. IV.2.19 Código Municipal), con autonomía financiera y administrativa para la gestión y provisión de servicios públicos; en esta línea, la gestión de un servicio público mediante la creación de un ente de Derecho público, en cuyo capital participe la Administración de forma exclusiva o mayoritaria ha de ser considerada como directa.

En este sentido, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como titular de la prestación del Servicio de Transporte, al amparo de la Constitución, la Ley Orgánica de Empresas Públicas y la normativa metropolitana, creó mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 237 sancionada el 27 de abril de 2012, y reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 383 de 02 de abril de 2013, contenida en el Código Municipal en el CAPITULO XII, SECCION VI, TITULO V DE LAS EMPRESAS METROPOLITANAS CAPITULO I del libro 2.1 , a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, que entre sus objetos principales está el de Administrar, operar, mantener y, en general, explotar la infraestructura, el material móvil y el equipamiento e instalaciones del Subsistema de Transporte Público Metro de Quito.

Conforme lo establece el Código Municipal, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, está a cargo del Subsistema “Metro de Quito”, forma parte del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros, (Art. IV.2.3 Código Municipal), sistema que constituye el conjunto de componentes y/o elementos que, interrelacionados y en el marco del ordenamiento jurídico nacional, permiten al Distrito Metropolitano de Quito garantizar y proveer a sus vecinos, vecinas y visitantes, el servicio de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros; dicho servicio puede ser gestionado de manera directa o de forma

delegada, observando los principios de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad, dentro del Distrito Metropolitano de Quito (Art. IV.2.1, Art. IV.2.15 Código Municipal).

Por otra parte, la normativa metropolitana ha previsto que las empresas públicas metropolitanas a cargo de servicios públicos de transporte puedan realizar gestión directa por contrato, cuando no cuenten con los medios humanos y materiales necesarios para un adecuado cumplimiento de sus funciones, sujetándose al ordenamiento jurídico nacional que regula la contratación pública. (Art. IV.2.20 Código Municipal), figura que no implica una delegación del servicio a un tercero, como la misma norma lo señala, ya que en esta modalidad la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros se mantiene en la empresa pública.

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

Consecuentemente, el artículo 1 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, establece que se sujetaran al ámbito de aplicación de esta norma para los procedimientos de contratación de adquisición o arrendamiento de bienes, ejecución de obras y prestación de servicios, incluidos los de consultoría, las entidades que integran el Régimen Seccional Autónomo y las personas jurídicas creadas por acto legislativo seccional para la prestación de servicios públicos.

Sin embargo, el artículo 3 de la misma Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública establece que: “En las contrataciones que se financien, previo convenio, con fondos provenientes de organismos multilaterales de crédito de los cuales el Ecuador sea miembro, o, en las contrataciones que se financien con fondos reembolsables o no reembolsables provenientes de financiamiento de gobierno a gobierno; u organismos internacionales de cooperación, se observará lo acordado en los respectivos convenios. Lo no previsto en dichos convenios se regirá por las disposiciones de esta Ley”.

Para efectos de determinar el marco jurídico al que se sujetan los contratos de ejecución de obras, adquisición de bienes o prestación de servicios, incluidos los de consultoría, es primordial determinar las fuentes de financiamiento. Si los recursos que financian la obra, bien o servicio son recursos propios, el marco jurídico a aplicar será la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública; o, si los recursos provienen de organismos multilateral de crédito, la normativa aplicable será la prevista en los respectivos convenios

de préstamo o asistencia técnica no reembolsable. Conforme el marco jurídico señalado, la Empresa Pública Metropolitana de Metro de Quito, que está facultada para realizar la gestión directa del servicio de transporte de pasajeros de Quito, ya sea por gestión directa institucional o gestión directa por contrato, para la prestación del servicio a su cargo dentro de su giro de negocio y su objeto empresarial, observando en el caso de la gestión directa por contrato las figuras de contratación establecidas en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, con la salvedad establecida en el artículo 3, para los casos de recursos provenientes de organismos multilaterales de crédito.