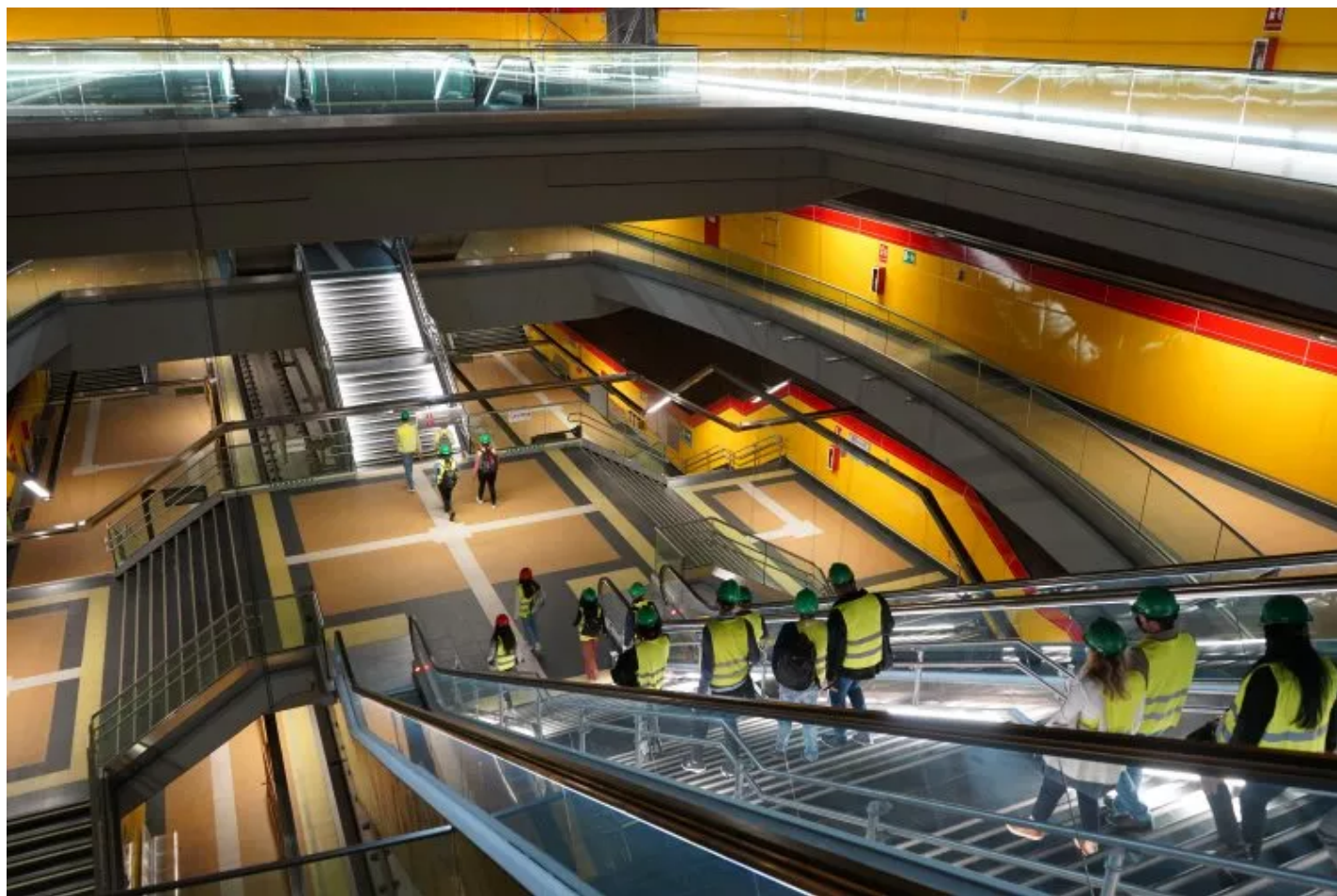


América

La recta final del Metro de Quito, una de las obras de infraestructura más grandes que se levanta en la región

La firma estatal ya está en la selección del operador a cargo del desafío de entrar en funciones en diciembre. En competencia con el Metro de Sao Paulo, el consorcio integrado por la francesa Transdev y el Metro de Medellín inició el proceso con un mejor pie al presentar el precio más bajo en las ofertas económicas entregadas hace unos días.

Por Jorge Isla, desde Ecuador / Foto: Metro de Quito Publicado: 📅 Lunes 4 de julio de 2022 | 🕒 11:39



Comparte en:



Con el 99% de su infraestructura terminada y el material rodante instalado listo para iniciar su marcha blanca, **el Metro de Quito –el mayor proyecto de transporte ejecutado en ese país con inversiones por US\$ 2.000 millones–** sólo tiene un gran tema pendiente: **quién será el operador que le permita entrar en funciones en diciembre próximo.**

Y en esta recta final del proceso cumplió su hito decisivo hace unos días. Mientras la capital de Ecuador estaba convertida en el epicentro del paro nacional organizado por el movimiento indígena que bloqueó sus principales accesos, su municipalidad dio cumplimiento a la fecha comprometida para la recepción de las ofertas de quienes aspiran a gestionar el primer tren urbano subterráneo de ese país.

“Este paro nacional de ninguna manera ha interrumpido la voluntad que tenemos de poner en marcha el Metro de Quito y, por consiguiente, **estamos cumpliendo con un hito importante**”, dijo en esa oportunidad el alcalde **Santiago Guarderas** en referencia a la decisión de seguir adelante con el proceso pese al estado de conmoción social que ha afectado la movilidad, abastecimiento y orden público en amplias zonas de Ecuador.

El resultado fue la recepción de dos ofertas para operar el mayor proyecto de infraestructura de transporte de ese país por seis años: el Metro de Sao Paulo y el consorcio que aglutina la compañía francesa Transdev y al Metro de Medellín. De esta forma decantó la presencia de actores internacionales que desde la convocatoria en marzo pasado atrajo a interesados como la alemana Deutsche Bahn y Metro de Madrid, firmas que hasta ahora habían participado activamente del proceso.

Una vez que culmine la evaluación del cumplimiento de los requisitos estipulados en las bases pliegos con plazo hasta mediados del próximo mes, **el comité dará curso a la evaluación y selección de la firma ganadora en agosto, para concretar finalmente la firma del contrato en septiembre.**

Te puede interesar: Suscríbete a la serie de newsletter semanales con las noticias más relevantes de la región: Conexión América, Claves de América y Lo más leído de la semana.



La posición de los participantes

La regla básica de la licitación para operar el Metro de Quito **es aceptar sólo la participación de compañías operadoras que tengan más de un 51% de propiedad estatal.**

“En nuestra estrategia consideramos que en prácticamente todas las empresas operadoras de Metro, su capital accionario le pertenece al Estado. En función de eso, estamos utilizando una contratación directa de acuerdo a un procedimiento simplificado que permite la ley ecuatoriana en base a que participen empresas públicas de la comunidad internacional”, explica el gerente general de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito (EPMMQ), Efraín Bastidas.

Una condición que cumple Metro de Sao Paulo, que opera ese sistema de transporte que tiene 50 años de historia y moviliza unos cinco millones de personas diariamente en esa metrópolis brasileña.

También se ciñe a estas condiciones el consorcio formado por Metro de Medellín y Transdev, empresa privada con sede en Francia con presencia en 18 países con amplia experiencia en ferrocarriles urbanos y otros sistemas de transporte integrados. Por su parte, **la firma colombiana está en una activa búsqueda de nuevos negocios y, de hecho, la semana pasada se adjudicó la recaudación del transporte público –con una flota de 3.000 vehículos- del Área Metropolitana de Barranquilla,** la primera operación fuera de su zona de origen.

Metro de Quito ha hecho públicos los documentos y antecedentes del proceso de licitación. Dentro de la información liberada en los últimos días, figuran los datos clave de las propuestas económicas que ambos consorcios propusieron, y el factor clave: **el precio ofrecido para cumplir el contrato por un plazo de seis años.**

Y las cifras en esta fase de la selección señalan por la alternativa de Metro de Medellín-Transdev anotó la primera victoria parcial en este proceso. **Este consorcio plantea un total de ingresos por US\$ 108 millones** –medidos en términos de valor presente- **monto inferior a la propuesta por US\$ 187 millones** (con egresos por US\$ 99,9 millones) que lanzó el Metro de Sao Paulo. Eso mientras ambos establecieron montos similares de egresos por US\$ 98,5 millones y US\$ 99,9 millones, respectivamente.

Este dato es relevante si se toma en cuenta que la presentación de la oferta económica con el precio más bajo –sumado al cumplimiento de todos los requisitos técnicos solicitados en los términos de referencia-, es decisiva para entrar a la fase de negociación final con las autoridades que definirá el consorcio ganador.

Te puede interesar: Subway define su estrategia regional ante el alza de costos y nuevo modelo para Brasil

La transparencia en una carrera contra el tiempo

A estas alturas del año, **el Metro de Quito se encuentra en una carrera contra el tiempo para lograr la meta de implementar la marcha blanca dentro de poco más de tres meses y así abrir al público antes de fin de año.** En este escenario y consultado respecto de si la firma que encabeza está en condiciones de cumplir el exigente cronograma, Efraín Bastidas, afirma: “sí, vamos cumpliendo con las fechas determinadas. Desde noviembre del año pasado estamos cumpliendo todos y cada uno de los elementos del cronograma, hito por hito desde ese momento”.

Sobre el trabajo que viene, el ejecutivo indica que **“alrededor de septiembre ya tendremos en forma todos los procesos con las firmas de todos los contratos,** para luego pasar a la fase de marcha blanca en octubre y, finalmente, iniciar la operación comercial en diciembre próximo”.

En paralelo, EPMMQ y el municipio liderado por Santiago Guardera, alcalde de Quito desde septiembre de 2021, **se pusieron como meta impulsar un proceso con altos estándares de transparencia con atributos como un acceso expedito a los datos de la licitación.** Así se reflejó en la ceremonia de apertura de las ofertas con la presencia de Mauricio Riofrío, presidente de Quito Honesto (Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción) y de Manuel González, gerente para América Latina de Construction Sector Transparency Initiative, CoST, organismo internacional sin fines de lucro que participa como observador.

“En nuestra experiencia en América Latina no es tan común que una empresa pública y el municipio de la capital del país, tengan la intención de transparentar y abrir todo, trayendo un organismo internacional como nosotros para poder construir la mayor cantidad de espacios de participación con los ciudadanos, intención que ha sido bien recibida por los organismos internacionales de cooperación financiera”, señala el representante del organismo con base en el Reino Unido especialista en fomento y

certificación de procesos de transparencia que trabaja en más de 20 países en proyectos de infraestructura pública.

El arribo de la entidad se concretó tras la solicitud de la alcaldía a los organismos internacionales que financian el proyecto –entre ellos el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)- de contar con un observador internacional, tras lo cual estos últimos abrieron un procedimiento de contratación abierto a diferentes entidades que culminó en la selección de CoST. Junto a su rol como observadores “revisando toda la documentación y haciendo recomendaciones sobre la forma cómo se entrega la información”, Manuel González detalla que otro de los aportes al proceso **ha sido “la construcción de un portal donde se pueda divulgar de forma transparente todo lo que ha sido la construcción del Metro de Quito en todo su ciclo de vida desde el día uno”**, además de espacios de formación de capacidades con el sector público y la sociedad civil “en la construcción de estándares de datos abiertos para infraestructura y para conocer lo que cada grupo de interés quiere saber sobre este procedimiento”.



Los hitos de las obras

Bajo las calles de Quito y sus 2,5 millones de habitantes, **todo está dispuesto para recibir al nuevo operador del Metro ya que las obras a lo largo de 23 kilómetros de norte a sur de esa ciudad están casi completamente ejecutadas.** “El costo de construcción en el Metro de Quito ha sido de US\$ 91,8 millones por kilómetro, muy inferior al promedio de obras similares en la región y con un índice de variación de costos de 1,5%”, destaca Bastidas sobre la ejecución que estuvo a cargo del

grupo español Acciona.

Con un total de 15 estaciones, la que más destaca es San Francisco, construida a 32 metros bajo tierra en pleno casco histórico de la capital ecuatoriana. Distribuida en tres niveles, en su diseño destacan una conexión subterránea de 270 metros de largo entre la concurrida avenida 24 de Mayo y la histórica Plaza de San Francisco, punto en el que tuvo lugar uno de los principales hitos de esta iniciativa en materia de aporte urbano en un área de rico patrimonio arquitectónico y cultural: **la remoción de 107 mil piedras que fueron numeradas, guardadas y reinstaladas, y la construcción de uno de los accesos interviniendo por completo el interior del tradicional edificio que pertenecía al Banco del Pichincha sin alterar su fachada.**

Un logro que fue posible comprobar en una visita a las instalaciones realizada en el marco del programa Gira Informativa sobre Proyectos de Infraestructura a Gran Escala –organizada por el Departamento de Estado de Estados Unidos y Meridian International Center, organización sin fines de lucro con sede en Washington–, iniciativa que también permitió conocer la actual fase de preparación operativa de Metro de Quito con pruebas de movimiento, funcionamiento y respaldo de abastecimiento eléctrico y sistemas de seguridad.

En los talleres y cocheras, ubicadas junto a la estación Quitumbe -la primera de ellas ubicadas al sur de Quito-, se encuentra el epicentro de estos preparativos. **Estas dependencias albergan la flota de 18 trenes fabricados por la española CAF, unidades diseñadas para el transporte masivo que constan de seis coches completamente interconectados con una longitud total de 109 metros.**

Dentro de un contrato global por US\$ 183 millones, el último de los trenes llegó en enero de 2021 y actualmente se encuentran en constantes pruebas de funcionamiento entre ese punto de la ciudad y la estación El Labrador, la otra estación terminal ubicada al norte de la capital.

“En las condiciones actuales técnicas, estamos listos para entrar en operación una vez que se tenga un operador y a los mantenedores. La tecnología actual nos permite avanzar con más celeridad en los procesos técnicos y la migración de la información desde Metro o el Municipio hacia el operador que, de hecho, debe venir con un bagaje de conocimientos y experiencia específica en estos temas. Esto nos permite prever que estaremos operando en una fase comercial entre el 10 y el 20 de diciembre”, explica Cristián Espinosa, director técnico de la empresa.

Una vez en operación, **el Metro de Quito transportará unas 400 mil personas diariamente, funcionando con un sistema de tarjetas de pago sin contacto con una estructura tarifaria que operará a partir de un valor de US\$ 0,45 por viaje** -cifra recomendado por los asesores técnicos y establecida por el Concejo Metropolitano en diciembre de 2020-, mientras se definió un monto de US\$ 0,60 por un trayecto total que use los otros subsistemas de transporte como Trolebús o Ecovía. Aquí la tarea pendiente en el funcionamiento integrado con los actuales modos de movilización de modo directo con los 3.000 buses urbanos circulantes ya que el plan de reestructuración de rutas y frecuencias no ha avanzado.

Una vez en funciones, una de las preguntas recurrentes es la eventualidad de una segunda etapa del tren urbano de Quito, **posibilidad que en los estudios preliminares apunta hacia una expansión hacia el norte desde la estación El Labrador hacia la zona de La Ofelia.** “Es evidente que hay que seguir extendiendo el sistema Metro y eso está dentro del plan maestro que tiene la ciudad de Quito, pero no nos adelantaremos en sacar segundas líneas o proyectos a continuación antes de que las autoridades así lo confirmen”, precisa Efraín Bastidas.