



PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO

BREVE RESUMEN

El metro de Quito es la solución de transporte sostenible más importante de los últimos 25 años y por su magnitud está acelerando la transformación de la ciudad en varios ámbitos. En casi ocho meses de operación, ha realizado cerca de 33 millones de viajes y se proyecta como un agente de cambio social.

Este sistema contribuye a reducir los tiempos de traslado, disminuye las emisiones contaminantes y facilita el acceso a servicios esenciales como salud, educación y empleo. El metro de Quito usa tecnologías punta para acercar los servicios públicos a los ciudadanos y es el único metro del mundo que utiliza la cédula como medio de acceso, modernizando el sistema de pago, promoviendo la transformación digital del transporte público y reduciendo la dependencia de transacciones en efectivo.

Su sostenibilidad social se basa en la Cultura Metro, un modelo de relacionamiento con enfoque de derechos que fomenta la convivencia armónica dentro y fuera del sistema. Este enfoque prioriza a los grupos de atención prioritaria, promueve la inclusión, el respeto a la diversidad y la prevención de la violencia basada en género.

La apertura del metro ha desencadenado la reactivación económica, mejoras en los espacios públicos y cambios en los usos de suelo alrededor de sus estaciones. Se espera que, a largo plazo, aumente la plusvalía de las propiedades, permitiendo que estos incrementos sean capturados y redistribuidos mediante inversiones en infraestructura pública y espacios verdes. De esta manera, el metro mejora la calidad de vida urbana e impulsa un desarrollo sostenible e inclusivo, marcando un antes y un después para la ciudad.

LOCALIZACIÓN: Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, Ecuador
ÁMBITO DE ACTUACIÓN: Principal: (5) Acceso a sistemas de transporte y movilidad sostenibles para todos Secundarios: (2) Regeneración urbana y espacio público
AGENTE PROMOTOR: Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito
ENTIDADES PARTICIPANTES: Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
GRADO DE EJECUCIÓN: ejecución del 99,74%
FECHA DE CULMINACIÓN: 31 de diciembre de 2024

RESULTADOS ALCANZADOS

La Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) está transformando la forma en la que se mueven las personas en la capital ecuatoriana. Las mujeres son sus principales usuarios (54%), según una encuesta de junio de 2024, que calificó con 9.2/10 el servicio, destacando la seguridad (9.4/10), accesibilidad (9.2/10) y la prevención del acoso (9.2/10).

El 15% de las personas encuestadas dejó su vehículo particular por el metro, lo que contribuye a reducir el tráfico, la contaminación y los gastos en subsidios de combustibles. Esto ha evitado la emisión de 27.461 toneladas de CO2 y se espera que en el primer año contribuya a reducir en total 58.000 toneladas.

En sus primeros meses generó más de 100 mil millones de dólares estadounidenses en beneficios económicos, incluyendo ingresos tarifarios, ahorro de tiempo e incremento del 30% de las ventas cerca de sus estaciones.

Otro resultado es la inclusión y la diversidad en el sistema. De los 86 operadores de tren, el 23% son mujeres y el 8% del personal técnico es indígena. Además, cuenta con tarifas preferenciales para adultos mayores, niñas, niños y adolescentes y estudiantes.

Estos resultados demuestran que el Metro de Quito es una solución eficaz para el problema de movilidad de los quiteños y un aporte para una ciudad sostenible, eficiente e inclusiva.



OBJETIVOS

La Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) tiene como principal objetivo transformar la movilidad urbana en la ciudad, respondiendo a la demanda de un transporte público eficiente y sostenible. Pretende consolidarse como un sistema inclusivo, seguro y confiable, que actúe como eje estructurador del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Metropolitano de Quito. También busca operar el servicio bajo estándares de calidad, eficiencia, fiabilidad y seguridad que permitan satisfacer la demanda de movilización de la ciudadanía.

Además, reconoce que su impacto va más allá de reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la movilidad. Es un componente importante para la reducción de gases contaminantes, la revitalización de espacios públicos, la densificación urbana, la captura de plusvalías y la reactivación económica alrededor de sus estaciones. Es decir, el Metro de Quito aspira a resolver problemas de transporte y ser un catalizador de una transformación urbana más inclusiva y sostenible.

AGRADECIMIENTOS POR FACILITAR LA INFORMACIÓN: Metro de Quito, Vanessa Rodríguez
CRÉDITOS DE LAS IMÁGENES: Metro de Quito
RECONOCIMIENTOS O PREMIOS: N/A
ENLACE WEB: metrodequito.gob.ec

SITUACIÓN ANTERIOR

Según el Informe sobre el Tráfico Global de INRIX, en 2023, Quito se convirtió en la ciudad más congestionada del país y la tercera en Sudamérica. Antes de la inauguración del metro, los residentes perdían, en promedio, 70 horas al año en desplazamientos y la velocidad de circulación pasó de 19,9 km/h en 2008 a 11 km/h en 2023. Los vehículos particulares ocupaban cerca del 70% del espacio vial, transportando al 23% de la población. Este problema se agravó por la expansión de baja densidad hacia los valles cercanos, lo que incrementó el uso de soluciones individuales, como el automóvil.



DESCRIPCIÓN Y PROCESOS

El Metro de Quito es un sistema de transporte público subterráneo de 22,3 kilómetros con 15 estaciones, que conecta la ciudad de norte a sur y facilita la integración con otros medios de transporte. Tiene 18 trenes eléctricos que no contaminan, contribuyendo a reducir las emisiones de CO2 y promoviendo una ciudad más sostenible. Cada tren puede transportar 1.200 pasajeros y está diseñado para mejorar la accesibilidad de personas con movilidad reducida. Además, incluyen áreas y horarios especiales para bicicletas, fomentando la micromovilidad.

La Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) incorpora tecnologías que ayudan a convertir a Quito en una ciudad inteligente. Todas sus estaciones tienen mensajes audiovisuales y piso podotáctil. El centro de control central tiene una plataforma que monitoriza, almacena e interpreta los datos generados en trenes y estaciones para tomar decisiones en tiempo real sobre seguridad y operación. Sus 6 sistemas y 12 subsistemas están interconectados, desde la iluminación de estación, **túnel y salidas de emergencia**, hasta el circuito cerrado de televisión, megafonía e interfonía.

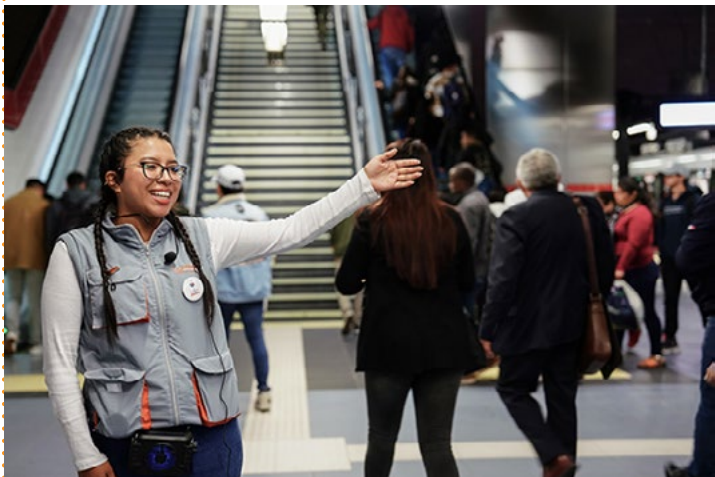
Asimismo, su sistema de recaudo ha transformado la relación de los ciudadanos con el servicio público. El metro es el único transporte de la ciudad con cuentas ABT (cuenta ciudad), que permite la integración de pagos físicos y digitales. Los pagos digitales se efectúan a través de una tarjeta, una aplicación móvil, máquinas de autoservicio o una web. También hay taquillas para pagos físicos que utilizan códigos QR.

Una parte fundamental del proyecto es la Cultura Metro, que busca construir una cultura de participación y corresponsabilidad basada en derechos, incluyendo el derecho a la ciudad. Esta iniciativa busca la apropiación ciudadana y el buen comportamiento dentro y fuera del sistema. Incorpora un enfoque centrado en la prevención de las violencias, respeto a la diversidad y la inclusión con la estrategia “Cero Acoso”, parte de la política pública de transversalización de la perspectiva de género del transporte público.

El impacto del Metro de Quito va más allá de sus funciones de transporte, ha transformado la movilidad de los quiteños, elevado su autoestima, reducido los tiempos de traslado y mejorado el acceso a bienes y servicios. Igualmente, ha cambiado la percepción ciudadana sobre la calidad de los servicios públicos contribuyendo a una ciudad más sostenible, inclusiva e inteligente.

RECURSOS FINANCIEROS

La construcción de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) fue posible con el financiamiento de cinco entidades multilaterales: el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Mundial (BIRF) y el Fondo Internacional para el Desarrollo (FIEM-ICO). El BID asumió el rol de organismo principal y se acordó operar conforme a sus políticas de adquisiciones. A estos fondos se sumaron las contribuciones del Gobierno Central y de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ). Por otro lado, la operación y los mantenimientos se realizan con fondos municipales y parcialmente con los ingresos tarifarios.



LECCIONES APRENDIDAS

La demanda ciudadana por una solución de movilidad impulsó a cinco alcaldes y más de ocho gerentes a desarrollar un sistema masivo y rápido que está revolucionando el transporte público. La ciudadanía, a través de la Cultura Metro, es clave para la sostenibilidad social del proyecto a largo plazo.

La construcción del metro se integró a la planificación territorial desde 2012 mediante el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, convirtiéndose en una obra prioritaria para la ciudad y en el principal proyecto de electro-movilidad del país.

Se implementaron medidas para mitigar el cambio climático y controlar la contaminación del aire, suelo y agua durante la construcción. Además, se aplicaron normas de seguridad industrial y salud ocupacional para minimizar accidentes y se tomaron precauciones para no afectar el centro histórico, Patrimonio Mundial de la Humanidad.

La participación ciudadana y la comunicación fueron esenciales para crear capital social. Durante la construcción, se socializaron los bene-

ficios del proyecto con las comunidades adyacentes, se restituyeron medios de vida afectados y se informó continuamente sobre las etapas constructivas. Actualmente, se comunican en redes sociales los fallos operacionales, normas de convivencia y se hacen públicas mensualmente las cifras de operación.

Se deben aprovechar todos los co-beneficios asociados a la operación, como la captura de plusvalías, la reactivación económica cerca de las estaciones y el empoderamiento ciudadano a partir del orgullo de contar con un sistema de transporte eco-eficiente que está transformando la ciudad.

La operación es una oportunidad para incorporar a mujeres, indígenas, personas con discapacidad y adultos mayores en puestos de trabajo no tradicionales, como la operación de los trenes. También es una plataforma para usar nuevas tecnologías para la inclusión financiera, el acceso al arte y la transformación digital de los servicios públicos urbanos.

GOBERNANZA Y CONTINUIDAD

Un proyecto de la escala del Metro de Quito implica una fuerte articulación multinivel y multiagencial con partes interesadas del sector privado, público estatal y local, financistas, representantes de la ciudadanía y entes de control.

El proyecto lo lidera la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, un organismo perteneciente al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito. Desde esta instancia se coordina con los actores de la fase constructiva (en proceso de cierre) y de la fase de operación.

Uno de los requisitos de los financistas fue la adopción del contrato FIDIC (Federación Internacional de Ingenieros Consultores), utilizado en grandes proyectos de ingeniería. Este modelo estableció prácticas de contratación más eficientes y brindó mayor certeza a los licitadores internacionales, facilitando la participación de empresas globales. Además, promovió el desarrollo de capacidades en los entes de control y en los actores locales.

La fase constructiva cuenta con un contrato FIDIC firmado con la empresa contratista (CL1), y contratos con la fiscalización y la gerencia de proyecto. El FIDIC establece la figura del ingeniero que es la instancia de coordinación y supervisión y otros mecanismos como las actas de variación y las mediaciones para resolución de disputas, que implican la definición de roles, responsabilidades y procesos para una gestión eficiente.

El Metro de Quito se ha convertido en un referente para el país y la región al usar este modelo dentro de un marco regulatorio poco flexible y en el que tales contratos son poco frecuentes.

Por otro lado, la fase operativa se implementa bajo la figura de contratación a un consorcio internacional conformado por el Metro de Medellín y la empresa Transdev de Francia. Este consorcio es responsable de la operación integral del sistema por 6 años, tiempo después del cual el Metro de Quito debe asumir la operación.

