



Secretaría  
General del  
Concejo

**ACTA No. 7-E**

**SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL 13 MARZO DEL 2013**

SIENDO LAS DIECIOCHO HORAS CINCO MINUTOS DEL MIÉRCOLES TRECE DE MARZO DEL AÑO DOS MIL TRECE, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. AUGUSTO BARRERA GUARDERAS, ALCALDE, METROPOLITANO DE QUITO, CON LOS SIGUIENTES SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES:

- |                            |           |
|----------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN         | CONCEJAL  |
| 2. ECON. ELIZABETH CABEZAS | CONCEJALA |
| 3. ING. MARÍA SOL CORRAL   | CONCEJALA |
| 4. ING. NICOLAY CHÁVEZ     | CONCEJAL  |
| 5. LCDO. FREDDY HEREDIA    | CONCEJAL  |
| 6. PROF. LUISA MALDONADO   | CONCEJALA |
| 7. SR. ALONSO MORENO       | CONCEJAL  |
| 8. DR. PABLO PONCE         | CONCEJAL  |
| 9. LCDO. EDDY SÁNCHEZ      | CONCEJAL  |
| 10. B.A. PATRICIO UBIDIA   | CONCEJAL  |
| 11. DR. FABRICIO VILLAMAR  | CONCEJAL  |

\*\*\*\*\*

**ADEMÁS ASISTEN LOS FUNCIONARIOS:**

- |                              |                                   |
|------------------------------|-----------------------------------|
| ECON. RUBÉN FLORES           | ADMINISTRADOR GENERAL             |
| DR. ERNESTO GUARDERAS        | PROCURADOR METROPOLITANO          |
| ABG. PATRICIA ANDRADE BAROJA | SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO    |
| ABG. JOSÉ LUIS ARCOS ALDÁS   | PROSECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO |

*(Handwritten signature)*

\*\*\*\*\*

**SEÑOR ALCALDE, ENC:** Buenos tardes señoras y señores Concejales, a las personas que nos acompañan, un saludo especial al señor Ministro de Finanzas, ésta es una convocatoria como ustedes han visto extraordinaria del Concejo, a la cual agradezco su asistencia y que tiene que ver con un paso trascendente, histórico, sustantivo que como Municipio, como ciudad y como país, estamos dando. Quiero informarles en primer lugar, que realmente el instrumento que vamos a conocer ahora, el convenio lo terminamos de pulir en sus últimos términos hasta el día de ayer, y que el Ministro sale si no estoy equivocado casi toda la próxima semana, y me pareció por responsabilidad agilitemos las cosas, por eso la convocatoria a este Concejo extraordinario, nos permite además concentrarnos en un tema que es fundamental para la ciudad, por eso a todos les agradezco enormemente su comparecencia y la idea sería poder discutir con todo rigor como lo hacemos, este paso sustantivo. El día de hoy por lo tanto es una sesión extraordinaria. El día de mañana tendremos la sesión ordinaria normal y hoy está por lo tanto en consideración los dos puntos del orden de día, señora Secretaria sírvase constatar el quórum y dar lectura a los dos puntos.

**SECRETARIA GENERAL:** Buenos tardes señor Alcalde, me permito informarle que tenemos la presencia de 11 señoras y señores Concejales, por lo tanto, podemos dar inicio a la sesión. El orden del día que nos convoca es el siguiente:

### ORDEN DEL DÍA

- I. Autorización al Señor Alcalde para la firma del Convenio Marco a celebrarse entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el Ministerio de Finanzas, a fin de concretar el aporte del Gobierno Central al proyecto del Metro de Quito.

-----  
M



Secretaría  
General del  
Concejo

- II. Primer debate del proyecto de Ordenanza reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 237, del 27 de abril del 2012, de creación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Son dos puntos, el primero tiene como propósito la autorización al Alcalde de la suscripción de un convenio con el Ministerio, el segundo es el primer debate de una Ordenanza que ajusta los mecanismos para el financiamiento del Metro, en relación al tema del aeropuerto. Entonces vamos a iniciar con el primer punto, este primer punto, digo para efectos del debate va a contener tres presentaciones sucesivas. La primera, se va a presentar la estructuración del Plan Financiero Global del financiamiento del Metro, no es que tenemos que aprobar, luego ya cada cosa se irá ubicando en su lugar, pero es importante tener el marco general.

Una segunda parte que me parece muy importante es el trabajo que se ha realizado desde la administración en establecer la capacidad de endeudamiento del Municipio, cual es el famoso perfil de deuda y estas cosas que hemos escuchado que estamos hipotecando hasta la abuelita, vamos a tener una claridad absoluta respecto de los márgenes absolutamente manejables que tenemos en la proyección de endeudamiento y la tercera parte que es la más importante, estos dos son insumos, es el desarrollo del propio convenio, este punto lo hará directamente el señor Ministro.

Yo quiero agradecerle al Ministro Patricio Rivera, tiene una fila de cosas en el Ministerio, yo le he solicitado que esté presente, para darle la mayor solemnidad, el mayor peso y evidenciar el enorme compromiso que conjuntamente con el Gobierno Nacional tenemos en este proyecto estratégico, de tal manera Patricio que te agradezco mucho a nombre personal y de la ciudad por tu comparecencia. Éste es el desarrollo del primer punto y luego el segundo se presentará el proyecto de Ordenanza en primera, si hay discusiones y luego haremos a su momento el segundo debate. Iniciamos las presentaciones, le solicito al señor Gerente del Metro que tenga la bondad de iniciar la primera presentación. Le solicito para tener una mirada más global hacer las tres presentaciones y luego abrir preguntas y debate para no ir fragmentando la discusión.

(M)





(NOTA: Por ser archivo en PDF, y extenso, hacer dos click derechos para que se abra completamente la exposición).

*PR*





Secretaría  
General del  
Concejo

## Presupuesto total



<b>COSTO DE CONSTRUCCION</b>	<b>1.412.405.285</b>
EXPROPIACIONES	11.364.000
<b>COSTO DE OBRAS</b>	<b>1.401.041.285</b>
OBRA CIVIL	976.335.498
Estación Magdalena	33.878.066
Estación Labrador	41.562.790
Cocheras - Talleres	58.904.124
Túnel y Resto de Estaciones	841.990.518
<b>ESCOMBRERAS</b>	<b>7.882.192</b>
INSTALACIONES	161.625.911
MATERIAL MOVIL	188.117.073
IMPREVISTOS	67.080.611
<b>ASISTENCIA TECNICA</b>	<b>45.711.466</b>
FISCALIZACIÓN	30.549.913
GERENCIA DE PROYECTO	15.161.553
<b>REAJUSTE DE PRECIOS</b>	<b>41.818.689</b>
<b>TOTAL PROYECTO SIN IVA</b>	<b>1.499.935.440</b>



3

10

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Señor Alcalde, señoras y señores Concejales, señor Ministro de Finanzas, compañeros del Municipio, público aquí presente, buenas tardes. Vamos a hacer una breve presentación sobre cómo ha quedado definitivamente estructurado el financiamiento del proyecto Metro de Quito. Vale la pena mencionarles que aproximadamente un año y medio atrás el modelo que hoy estamos presentando fue concebido y desde ahí le hemos venido trabajando hasta concretarlo y hacerlo realidad, que es lo que ahora vamos a presentar.

Partimos de un presupuesto que ustedes lo conocen, tuve el gusto enorme de presentar este presupuesto en ocasión anterior en este seno mismo. El presupuesto total del proyecto se mantiene en la cifra de 1.499.9'000.000 de dólares, aproximadamente 1.500'000.000 de dólares, el costo total del proyecto, esto incluye la fase constructiva I, la fase constructiva II, incluye las expropiaciones, incluye también todo lo que tiene que ver con el material móvil, el conjunto de equipamientos, instalaciones y el rubro denominado asistencia técnica que tiene que ver con las fiscalizaciones que se requiere para la obra y también con la asistencia técnica de la gerencia del proyecto. Entonces mantenemos este rubro de 1.500'000.000 de dólares que reitero ha sido trabajado en detalle, desde un tiempo atrás e incorpora también un concepto de reajuste de precios, previsto para el desarrollo de la obra.

**SEÑOR ALCALDE:** Ahí tal vez, porque he escuchado cosas, hay en los estándares del financiamiento global de este tipo de proyectos, un componente de imprevistos, que no es como he escuchado cien mil dólares, son sesenta y siete millones de dólares de imprevistos, que es más o menos el porcentaje que en proyectos de esta magnitud todo el mundo recomienda y hay un tema de reajuste de precios de cuarenta y ocho millones, esto quiere decir, que entre imprevistos y reajustes hay más de cien millones de dólares que permite efectivamente tener la expectativa y holgura suficiente que es fundamental sobre todo para los multilaterales en relación a que el proyecto esté globalmente financiado.





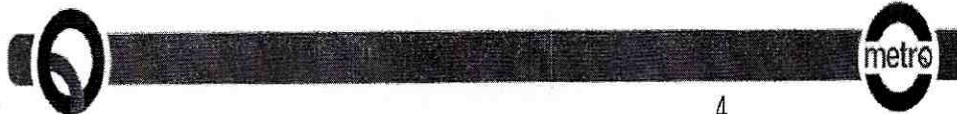


Secretaría  
General del  
Concejo

## FASE 1



- COMPONENTES:
  - Construcción de estación multimodal La Magdalena (Sur)
  - Construcción de estación multimodal El Labrador (Norte)
- SITUACION ACTUAL:
  - Firma de contrato de obra: diciembre 2012
  - Inicio de obras: febrero 2013
  - Firma de contrato de fiscalización: febrero 2013
- COSTOS:
  - Contrato de Obra: USD 75 MM
  - Contrato de Fiscalización: USD 2,2 MM
  - Expropiaciones: USD 2,5 MM



*Am*

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Y estos dos conceptos han sido trabajados muy intensamente de manera conjunta con los técnicos de las tres entidades multilaterales que han trabajado en el análisis de este proyecto.

Quiero recordarles, que la Fase Constructiva I, del proyecto, consiste en la construcción de las estaciones multimodales de El Labrador, y de La Magdalena, cuyos terrenos están ya disponibles y sobre todo en La Magdalena se ha iniciado el proceso de demolición de las infraestructuras que habían ahí, y en El Labrador estamos haciendo ahora mismo los trabajos preparatorios que tienen que ver con replanteo topográfico y temas preparatorios para iniciar la construcción lo más pronto posible.

Se ha firmado ya el contrato de construcción y está adjudicado eso. El inicio de las obras como decíamos en La Magdalena fue en febrero y también se ha concretado la contratación de la fiscalización de esta Primera Fase.

Respecto de los costos, como mencionamos, el contrato se firmó por 75'000.000 de dólares, para la construcción de las dos estaciones, adicionalmente el contrato de fiscalización es de 2.2'000.000 de dólares, y hemos previsto un costo para expropiación llamado así de 2.5'000.000 que vendría a ser una suerte de compensación más que expropiación misma, en el marco del convenio específico que se está manejando con el Ministerio de Defensa, respecto a las instalaciones del Cuerpo de Ingenieros.



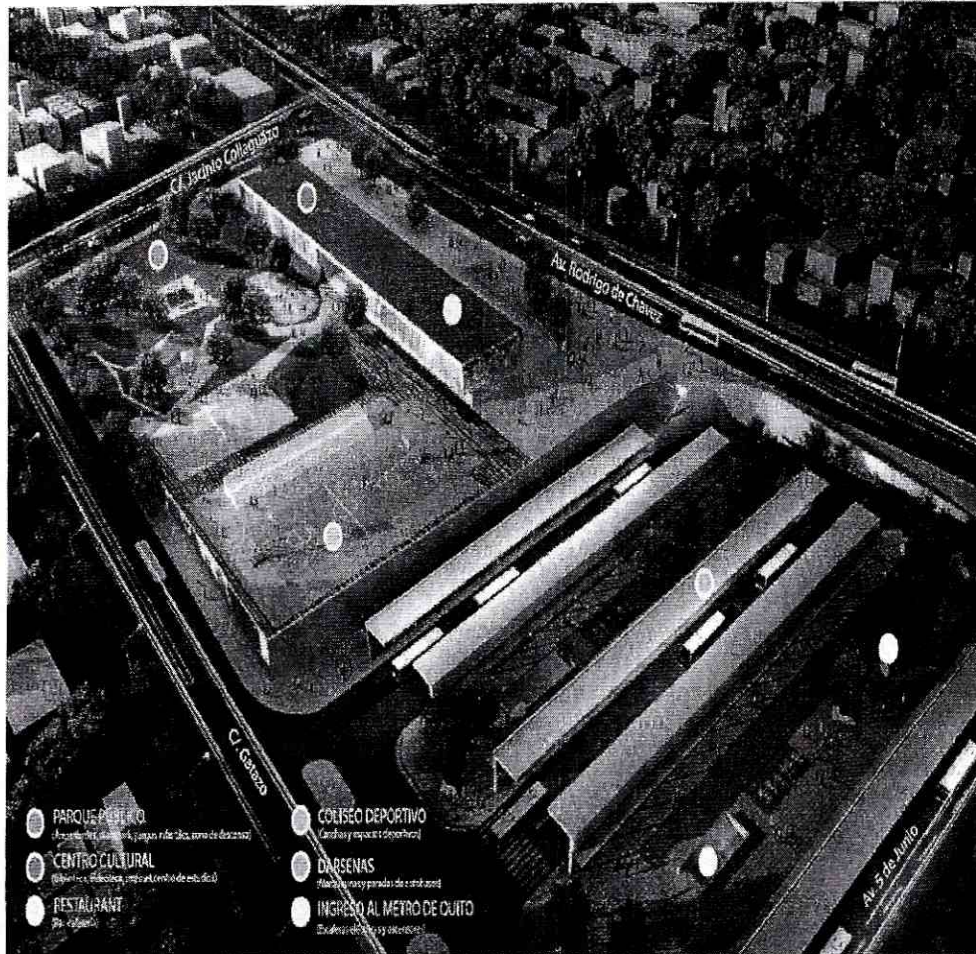




Secretaría  
General del  
Concejo

# Estaciones Metro e Intercambiadores **QUITO**

DISTRITO METROPOLITANO



**QUITO**

ESTACIÓN LA MAGDALENA  
PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO<sup>5</sup>

**metro** Metro de Quito  
Empresa Pública  
MetroRosa

*Am*

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Una breve exposición de lo que es infografía de la estación La Magdalena, vale decirle que en la parte paralela a la Rodrigo de Chávez, en el subsuelo se implantará la Estación del Metro. La Estación del Metro en esta Fase I, va a quedar únicamente construida a nivel de obra civil, de obra muerta digamos, no va a tener los acabados ni las instalaciones porque eso viene en conjunto con la Fase II. Tenemos la estación intermodal, que es básicamente la estación donde confluirán diferentes líneas de autobuses, particularmente el corredor sur-occidental y los alimentadores desde la Villaflora. Una parte, que es una idea de lo que estamos pensando hacer, que se trabajará para hacer unas facilidades para la comunidad, las mejores posibles para beneficio del barrio en sí.

*pa*





Secretaría  
General del  
Concejo

# Estación Intermodal El Labrador **QUITO**

DISTRITO METROPOLITANO



- 1 DARSENAS  
(Marqueñas y paradas de Lido Bus)
- 2 INGRESO METRO DE QUITO  
(Ingreso de usuarios a vagones y andén)
- 3 ORQUIDIARIUM  
(Parque botánico de la estación)

**QUITO**  
DISTRITO METROPOLITANO

ESTACIÓN EL LABRADOR  
PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO

**metro** Metro de Quito  
Empresa Pública  
Metropolitana

*40*

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Lo mismo pasa en El Labrador aquí tenemos una infografía del Labrador, la diferencia es que la estación del Metro está aquí. Éste va a ser un edificio espectacular y cónico muy importante como entrada al parque y debajo de este edificio se instala todo el subsuelo de acceso a la gran estación del Metro en El Labrador. Igualmente aquí confluyen los autobuses de diferentes líneas, particularmente del corredor central norte, una segunda línea que se prevé construir desde El Labrador hacia el sector nororiental de la ciudad de manera exclusiva, segregada, más los alimentadores. Estas dos estaciones están previstas que a finales de este año, estén ya en funcionamiento, concluidas, me refiero a las estaciones de superficie, las intermodales, más no la del subsuelo que todavía terminará aproximadamente en mayo, junio del próximo año.

*EJ*



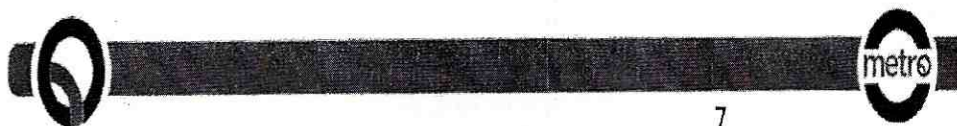
Secretaría  
General del  
Concejo

## FASE 2



- COMPONENTES:

- Construcción de cocheras y talleres en sector Quitumbe
- Construcción de un túnel de 22 km Quitumbe - El Labrador
- Construcción e implementación de 13 estaciones a lo largo de los 22 km de túnel
- Adquisición de 18 trenes de 6 vagones cada uno
- Fiscalización de obras e instalaciones Fase 2
- Gerencia Técnica del proyecto



*Am*



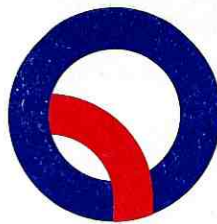
**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Respecto de la Fase II, los componentes principales de la Fase II, son todo el resto de la obra civil es decir, todo el túnel de 22 kilómetros, las cocheras también, o sea la parte que es en Quitumbe, en donde se va a instalar, lo que se denomina la Cochera, pero realmente son depósitos y talleres para los trenes y talleres de mantenimiento, la construcción de los 22 kilómetros de túnel de Quitumbe al Labrador, la construcción de implementación de las tres estaciones restantes y también por supuesto en eso están el conjunto de equipamientos electromecánicos que son necesarios, para que la operación del Metro funcione.

La adquisición de 18 trenes de 6 vagones cada uno, son 108 coches o vagones que están previstos contratarse, la fiscalización de las obras de instalaciones y también la fiscalización y supervisión de la construcción de los trenes que forman parte de la Fase II.

Por último, la Gerencia del proyecto también que está en proceso de contratación en este momento. Digamos que éste es el contexto general de lo que significa la Fase II, podríamos decir, como lo estamos manejando siempre que esta Fase II se divide en dos grandes licitaciones, la primera la que tiene que ver con la construcción de la obra civil y las instalaciones y la segunda, la adquisición del material rodante o de los trenes.





Secretaría  
General del  
Concejo

## Presupuesto Fase II



<b>COSTO DE CONSTRUCCION</b>	<b>1.330.692.386</b>
<b>EXPROPIACIONES</b>	<b>8.864.000</b>
Quitumbe	5.608.000
San Francisco	456.000
Isaac Albeniz	2.500.000
Otras Menores	300.000
<b>COSTO DE OBRAS</b>	<b>1.321.828.386</b>
<b>OBRA CIVIL</b>	<b>900.894.642</b>
Cocheras - Talleres	58.904.124
Túnel y Resto de Estaciones	841.990.518
<b>ESCOBRERAS</b>	<b>7.882.192</b>
<b>INSTALACIONES</b>	<b>161.625.911</b>
<b>MATERIAL MOVIL</b>	<b>188.117.073</b>
<b>IMPREVISTOS GLOBAL</b>	<b>63.308.568</b>
<b>ASISTENCIA TECNICA</b>	<b>US\$</b>
Fiscalización de Construcción	28.342.783
<b>TOTAL ASISTENCIA TECNICA</b>	<b>28.342.783</b>
<b>REAJUSTE DE PRECIOS</b>	<b>39.003.880</b>
<b>TOTAL FASE 2 SIN IVA</b>	<b>1.398.039.049</b>



8

*Am*

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**  
El presupuesto de la Fase II, que es parte de la anterior.

**SEÑOR ALCALDE:** Más la fiscalización, más la gerencia, en definitiva son 4 procesos contractuales públicos abiertos que hacen la fase II.

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**  
Importante Alcalde, porque esos son una de las razones importantes para la Ordenanza que veremos luego.

Tenemos un presupuesto que es parte de la anterior de alrededor de 1.400'000.000 para todo lo que es la fase II.

*Alc*





Secretaría  
General del  
Concejo



## Estructura de Financiamiento

FUENTES DE FINANCIAMIENTO	MONTO USD	PORCENTAJE
Recursos propios Gob Municipal	120,00	8%
Recursos propios Gob Central	40,69	3%
Otras fuentes de financiamiento	1.339,25	89%
<b>Total Costo de Inversión</b>	<b>1.499,94</b>	<b>100%</b>



9

*Rm*

# Estructura de Financiamiento



## FUENTES DE FINANCIAMIENTO

GOBIERNO		MUNICIPIO	
PRESUPUESTO	40,69	PRESUPUESTO	120,00
BEI	259,28	TITULARIZACION NAIQ	80,00
CAF	250,00	BIESS	157,15
BID	200,00	BANCO DEL ESTADO (BdE)	200,00
		PROVEEDORES	192,82
<b>SUBTOTAL GOBIERNO</b>	<b>749,97</b>	<b>SUBTOTAL MUNICIPIO</b>	<b>749,97</b>

**TOTAL PROYECTO 1.499,94**





Secretaría  
**General del  
Concejo**

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**  
Respecto del financiamiento, este cuadro ya lo conocen ustedes, lo hemos presentado en otras ocasiones y lo ratificamos ahora, la estructura del financiamiento para completar los 1.499'000.000 de dólares o 1.500'000.000 de dólares de todo el proyecto, tiene básicamente dos grandes fuentes de contratación, esto es muy importante, o de toma de los créditos o del financiamiento, por un lado lo que le corresponde al Gobierno Nacional o lo que el Gobierno Nacional va a contratar directamente y que se concentra fundamentalmente en los créditos de las tres multilaterales que a la fecha de hoy como lo veremos luego, ya están aprobados incluso uno de ellos contratado. 259.28'000.000 de dólares del Banco Europeo de Inversiones, 250'000.000 de dólares de la CAF y 200'000.000 del Banco Interamericano de Desarrollo, más un aporte de recursos presupuestarios de 40'000.000 de dólares, con lo cual completa exactamente el 50% del requerimiento de obra o del proyecto, es decir los 749.97'000.000 de dólares, por otro lado, por parte del Municipio, hay un aporte de 120'000.000 de dólares, todos estos rubros los voy a explicar con detenimiento a continuación, pero son 120'000.000 de dólares, la titularización que siempre hemos hablado de los recursos que le pertenecen a la ciudad, de la operación del actual aeropuerto, en 80'000.000 de dólares, una operación de inversión del BIESS, por 157'000.000 de dólares, una operación con el Banco del Estado por 200'000.000 de dólares y un crédito de proveedores o de las líneas que se denominan crédito de exportación, para la adquisición del material móvil por 192'000.000 de dólares con lo cual se completan los 749.9, es decir el 50% exactamente igual a lo que aporta el Gobierno Nacional, con lo cual se completan los 1.499'000.000 de dólares.

Una breve descripción de cómo está la situación de financiamiento, en esto yo quisiera hacer un paréntesis, la verdad me parece muy justo y muy oportuno, el reconocer, el agradecer de manera muy especial al señor Ministro de Finanzas y a su equipo técnico, porque gracias al enorme apoyo, desinteresado y comprometido apoyo profesional desde el equipo técnico del Ministerio Finanzas con la dirección del Ministro ha sido posible concretar estos financiamientos, como nunca en la historia de un proyecto de esta naturaleza y esto es muy importante.



## Financiamiento Aprobado



- **Banco Europeo de Inversión (BEI):** Firmado contrato por US\$ 259,28 Millones (28/10/2012). Plazo: 15 años + 5 años de gracia. Tasa de interés promedio: 2% anual.
- **Banco Interamericano de Desarrollo (BID):** Aprobado en Directorio del 05/12/2012, por US\$ 200 Millones. Plazo: 12 años + 13 años de gracia. Tasa de interés: 2% anual.
- **Corporación Andina de Fomento (CAF):** Aprobado en Directorio del 25/11/2012 por US\$ 250 Millones. Plazo: 12 años + 3 años de gracia. Tasa de interés: 3% anual.



*Handwritten signature*



Secretaría  
General del  
Concejo

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Primero el crédito del Banco Grupo de Inversiones del BEI, firmado el contrato por 259.28'000.000 de dólares el Banco como ustedes recordarán comprometió 200'000.000 de euros, que a la fecha de la firma del contrato, se transformaron a dólares al tipo de cambio del Banco Central Europeo de ese día. Y eso determinó una operación en dólares, no en euros, por 259.28'000.000 de dólares, plazo a 15 años, 5 años de gracia y una tasa de interés promedio del 2% anual. Ese crédito está firmado y contratado, paralelamente a la contratación de ese crédito, nosotros como Empresa Metro de Quito, firmamos con el Banco un convenio que se llama un convenio de gestión de proyecto en el cual nos obligan a llevar adelante una práctica, un protocolo o unas buenas prácticas de manejo del crédito en sí.

Luego el Banco Interamericano de Desarrollo BID, su directorio aprobó el 5 de diciembre del 2012, los 200'000.000 de dólares, esa operación está aprobada por el máximo organismo que es el Directorio, el plazo es de 12 años, 13 de gracia, que es interesante esa operación, la gracia es mayor al plazo, con lo cual se completan 25 años, tasa de interés aproximada del 2% anual.

Igual sucedió con la Corporación Andina de Fomento aprobado en Directorio del 25 de noviembre del 2012, por 250'000.000 de dólares 12 años, 3 años de gracia, tasa de interés del 3% anual. Valga la oportunidad para comentarles y reiterarles un hecho por particular, esta operación de la Corporación Andina de Fomento, es la operación más alta que ha dado la institución en todas su historia, lo mismo sucede con el Banco Interamericano de Desarrollo, respecto de una obra en infraestructura y respecto del Banco Europeo de Inversiones, es la segunda más alta fuera de Europa, y es el primer proyecto que convoca además a estas tres multilaterales en la historia, no ha habido antes un proyecto de infraestructura en el cual las tres multilaterales estén presentes. Esas tres fuentes de financiamiento están aprobadas, comprometidas.

## Financiamiento Aporte Local

- **Titularización Flujos del NAIQ:** Estructuración financiera y legal culminada por US\$ 80 Millones. Venta de títulos prevista en Agosto 2013. Plazo: Entre 6 y 16 años (3 series).
- **Presupuesto Municipal:** Aporte de US\$ 120 Millones, durante el período 2012 – 2016.







Secretaría  
General del  
Concejo

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Vamos a las fuentes de financiamiento más bien de aportes locales, primero la titularización de los flujos que le pertenece a la ciudad de la operación del nuevo aeropuerto, la idea como siempre se previó fue estructurar una titularización por 80'000.000 de dólares a la fecha de hoy está estructurada financieramente, y desde el punto de vista de legal la operación de titularización, y se prevé que en agosto del 2013, estemos listos para colocar los títulos en el mercado, habrán básicamente tres series, una serie de 40'000.000 de dólares que se colocarán en el sector público, fundamentalmente el BIESS y dos series privadas, orientadas al mercado privado, inclusive a ciudadanos que puedan desde sus ahorros comprar títulos por 1.000, 2.000 o 5.000 dólares e invertir en el Metro de Quito, éste es un elemento importante que el Alcalde nos ha orientado y que nos parece fantástico desde el punto de vista de que la ciudadanía puede ser parte también de la inversión del Metro.

Entonces eso está en camino, estamos simplemente esperando un proceso regular, que es el de los fideicomisos una vez que tengamos el fideicomiso hace el análisis de riesgo, pasar por la Superintendencia de Compañías, específicamente la Intendencia del Mercado de Valores, para la aprobación de la emisión de los títulos, emitir los títulos, colocarlos y recoger esos recursos.

## Financiamiento en proceso



- **Banco del Estado:** Monto: US\$ 200 MM, con condiciones financieras especiales (plazo, y tasa de interés). Garantía será otorgada por el Ministerio de Finanzas.
- **Financiamiento de proveedores material móvil:** Monto: US\$ 193 MM. Licitación contempla ofertas técnicas y económicas. Garantía será otorgada por el Ministerio de Finanzas.
- **Fideicomiso de Inversión BIESS:** Aporte BIESS: US\$ 157Millones. Plazo: 25 años. Fuente de repago: 30% del margen operativo del Metro de Quito.





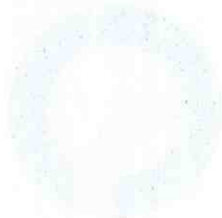
Secretaría  
General del  
Concejo

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**  
Luego tenemos del Presupuesto Municipal los 120'000.000 de dólares que siempre hemos hablado y que se colocarán o se vienen colocando desde el 2012, hasta el 2016. La operación del Banco del Estado por 200'000.000 de dólares con condiciones financieras especiales, en plazo, tasas de interés, aquí ha habido un apoyo muy importante de parte del Gobierno Nacional, específicamente del Ministerio para procurar que esta operación se vaya concretando en este momento, está en análisis interno la operación y en las próximas semanas será sometido a consideración del Directorio del Banco, como está este momento. Por supuesto habrá una garantía del Ministerio de Finanzas ahí.

El financiamiento de proveedores de material móvil esto es importante mencionar, a partir de que desde hace aproximadamente año y medio, veníamos trabajando en la búsqueda de oportunidades en el mercado internacional, orientadas a que se financie la proveeduría el suministro de los trenes, nos encontramos con un alto interés, interés en países como Alemania, interés en países como España, interés en Japón, interés en Corea, algo en Canadá, que pueden a través de sus líneas de crédito de exportación, que se canalizan o por el lado de créditos de Gobierno a Gobierno, o por el lado de créditos a través de las denominadas agencias de seguro de crédito de exportación, las famosas ECAS, hay esas posibilidades de manera que podemos hacer una licitación con financiamiento incorporado, por 193'000.000 de dólares, el proceso está en camino, está dentro del cronograma, aspiramos a que aproximadamente la tercera o cuarta semana de abril, podamos tener listos ya los términos de referencias, los pliegos para lanzar esa licitación y provocar el interés de las diferentes empresas que pueden participar en eso.

Por último, el fideicomiso de inversión del BIESS, como ustedes conocen el BIESS por Ley no puede otorgar un crédito, la participación del BIESS en proyectos se hace a través del mecanismo de inversión y la forma de hacerlo en este caso, más idónea es la constitución de un fideicomiso de inversión en el cual el BIESS invierte contra una expectativa de rendimiento que estará bordeando el 6%, 7% anual. Básicamente es eso, en cuanto a la estructuración del financiamiento como ustedes pueden apreciar está prácticamente resuelto el tema del financiamiento del proyecto Metro de Quito, con las diferentes fuentes que hemos presentado el día de hoy. Eso es Alcalde.





ALCALDÍA  
MUNICIPAL DE  
MEDELLÍN

**SEÑOR ALCALDE:** Le solicito al Administrador General, nos plantee la segunda parte, que son fundamentalmente las condiciones financieras del Municipio, para poder enfrentar los 749.9'000.000 de dólares, ese sería el concepto. Es decir, en este momento el análisis nuestro sería como vamos a encarar esa mitad ¿En qué tiempo? ¿Con qué costo? ¿Qué ingresos? ¿Con qué proyecto financiero?

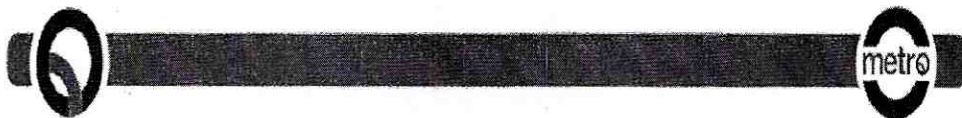
*Ad*



Secretaría  
General del  
Concejo

Quito  
DISTRITO METROPOLITANO

## 2. FINANZAS MUNICIPALES E IMPACTO DEL FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO PLMQ

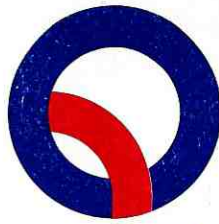


*M*

**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** Gracias señor Alcalde, señor Ministro, señoras señores Concejales, buenas noches. En realidad me parece que para la gestión municipal también éste es un hito en términos del desafío que implica el consolidar una estructura financiera que permita con la plataforma que hemos construido la posibilidad de garantizar toda operatividad de la gestión programática municipal, incluidos estos mega proyectos. Entonces desde esta perspectiva la presentación va a tratar de entregarles todos los elementos para que se analicen justamente cómo están las finanzas municipales, y cómo están estructuradas las finanzas municipales, para garantizar este esfuerzo de inversión importante del Distrito Metropolitano de Quito.

*Rubén*

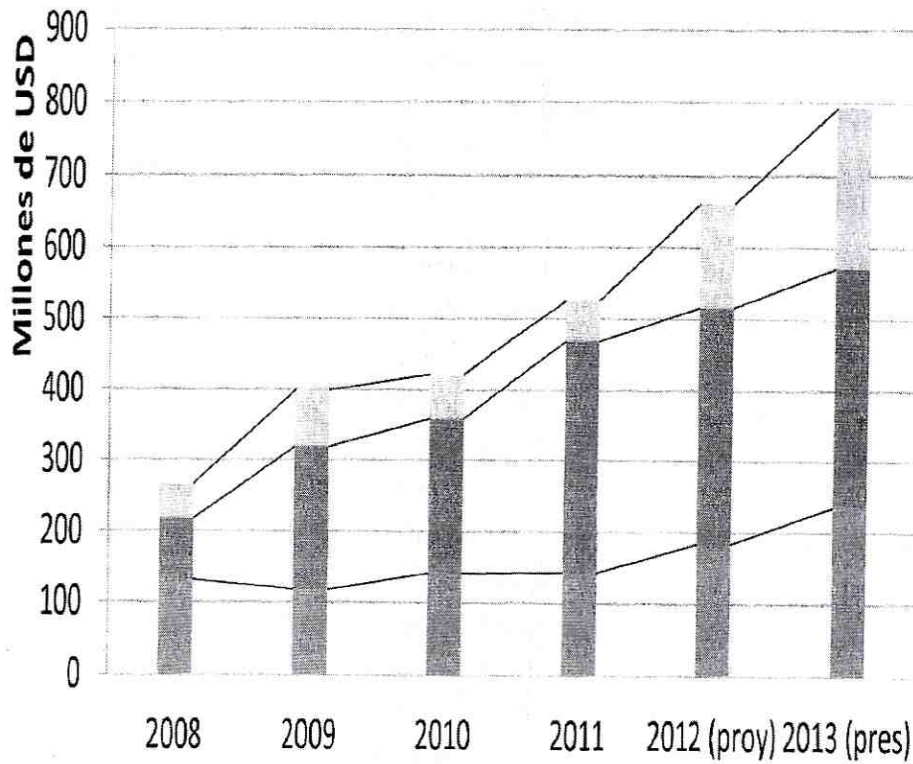




Secretaría  
General del  
Concejo

**QUITO**  
DISTRITO METROPOLITANO

## Evolución de Ingresos Municipales



*AM*

**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** Para eso es sencillamente importante reflejar la evolución que hemos tenido y el salto cualitativo que hemos dado en los últimos tres años de esta gestión municipal, si ustedes ubican el presupuesto y la estructuración del presupuesto en el 2008, estamos hablando de un presupuesto que no llegaba a 300'000.000 de dólares, en términos de ingresos de los cuales ciento diez, ciento veinte millones de dólares eran ingresos corrientes, alrededor de ochenta, noventa millones de dólares eran ingresos de capital, básicamente eran las transferencias del Gobierno Nacional, finalmente algo así, como veinte o treinta millones de financiamiento con créditos que estructuraban este esfuerzo. Si nosotros vemos el salto cualitativo dado y como ustedes mismo aprobaron la estructura presupuestaria, todas las reformas realizadas han implicado tanto la adaptación de nuestra normativa, la normativa nacional y aquí creo que el tema del cambio fundamental es el COOTAD, pero además de eso toda la política tributaria municipal.

Ustedes pueden ver que para el 2013, tenemos un presupuesto cercano a 800'000.000 de dólares para el 2013, en donde realmente doscientos veinte, doscientos treinta millones de dólares son ingresos corrientes propios municipales, el resultado de la fórmula a+b, con transferencia del Gobierno Nacional más los convenios un total de ingresos de capital importante también con relación a cerca de 260'000.000 de dólares y finalmente una estructura de financiamiento que hoy por hoy está bordeando alrededor de los ciento veinte, ciento treinta millones de dólares. Entonces realmente el salto cualitativo es importante y si ustedes ven la estructuración, realmente es una restructuración equilibrada y sana en tanto y en cuanto los ingresos municipales corrientes se han incrementado, las transferencias del Gobierno Nacional, ustedes ven la tendencia después del COOTAD, más o menos son relevantes, pero se han mantenido estables y además cumplidas. Finalmente la estructura de financiamiento que ha venido ofreciendo en tanto y en cuanto hemos consolidado el apoyo al Plan Vial, el apoyo a la misma obra del Metro y a todas los trabajos programáticos que tiene el Municipio a través del componente de financiamiento importante.

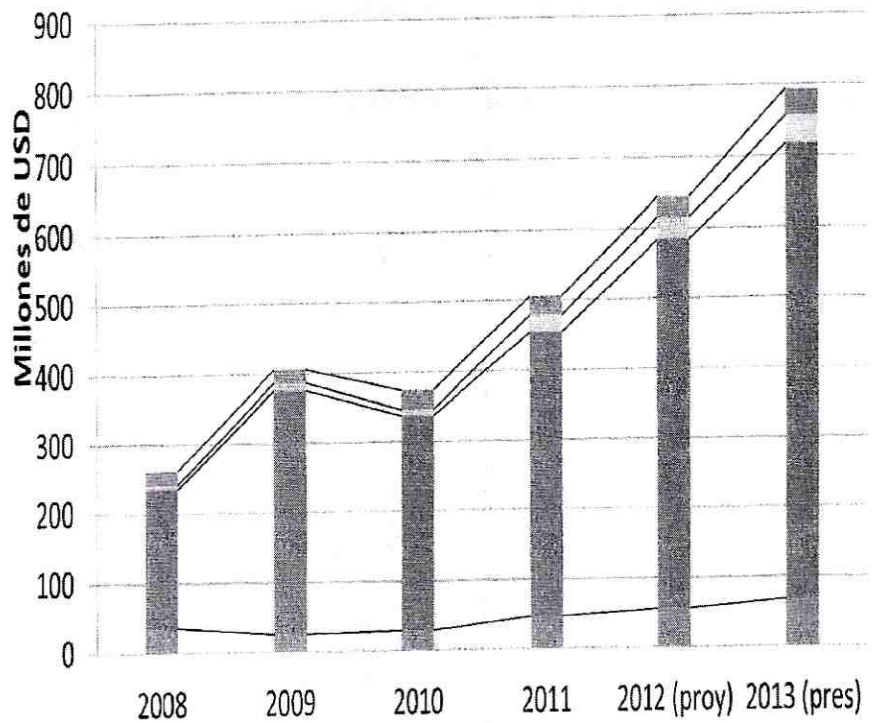
*Ru*



Secretaría  
General del  
Concejo

**Quito**  
DISTRITO METROPOLITANO

## Evolución de Gastos Municipales



■ Amortización Capital ■ Gastos de Capital ■ Gastos de Inversión ■ Gastos Corrientes



*Handwritten signature*



**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** Me parece que también hay que ver el otro lado de la moneda, es el tema de los gastos, y uno puede visualizar con claridad que hemos mantenido un ejercicio bastante austero en términos de los gastos corrientes, vemos como realmente donde hemos focalizado el esfuerzo es en el gasto de la inversión del Distrito Metropolitano de Quito, y vemos el salto cualitativo que estamos impulsando en términos de inversión y finalmente ustedes pueden ver también los gastos de capital y los de amortización que en conjunto serían el servicio de la deuda municipal. Si uno tiene esta foto, pues, también tiene una estructura sólida, robusta, consistente que define con claridad un manejo sano de las finanzas municipales.

R

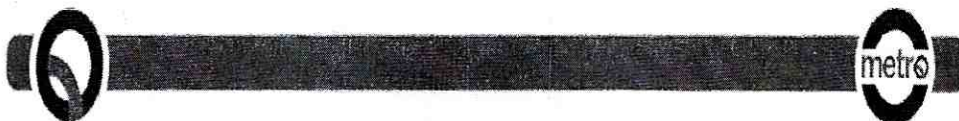


Secretaría  
General del  
Concejo

## Financiamiento PLMQ Aporte Municipal



- Monto total del Aporte Municipal en la etapa de Inversión:
  - ❖ USD 749,94 millones (2012- 2016)
- Distribución del Aporte Municipal :
  - ❖ Aporte presupuestario: USD 120 millones
  - ❖ Titularización de flujos futuros NAIQ: USD 80 millones
  - ❖ Deuda:
    - Proveedores Material Movil: USD 193 millones
    - BIESS: USD 157 millones
    - Banco del Estado (BdE): USD 200 millones
- Durante el periodo de operación:
  - ❖ La línea 1 del Metro arroja margen operativo positivo, que servirá para cubrir parte del servicio de la deuda municipal.



*PR*

**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** Entonces yo no voy a repetir esto, de todas maneras ya Edgar lo planteó directamente, pero nuestra parte, en términos de responsabilidad y corresponsabilidad con el acuerdo marco que tenemos con el Gobierno Nacional, son 749'000.000 de dólares. Tenemos un aporte presupuestario de 120'000.000 entendiendo que es un esfuerzo dentro del ejercicio programático, el encapsular para poder impulsar una señal de corresponsabilidad y de seriedad en el respaldo financiero con todos los entes que nos han echado una mirada a detalle, tenemos tres multilaterales, tenemos el mismo Ministerio de Finanzas, el mismo BEDE que han estado haciendo un seguimiento de la capacidad de endeudamiento del Municipio, pues, tenemos que garantizar también que hay recursos frescos como contraparte, porque una obra de éstas no podría impulsarse sin dar una señal seria de un peso en efectivo que está poniendo el Municipio dentro de su estructura presupuestaria municipal.

**SEÑOR ALCALDE:** Estamos hablando de 30'000.000 anuales, en un periodo de 4 años. De eso estamos hablando, que es absolutamente razonable, en el presupuesto de ahora de hecho ya tenemos esta experiencia en la gestión financiera de este año.

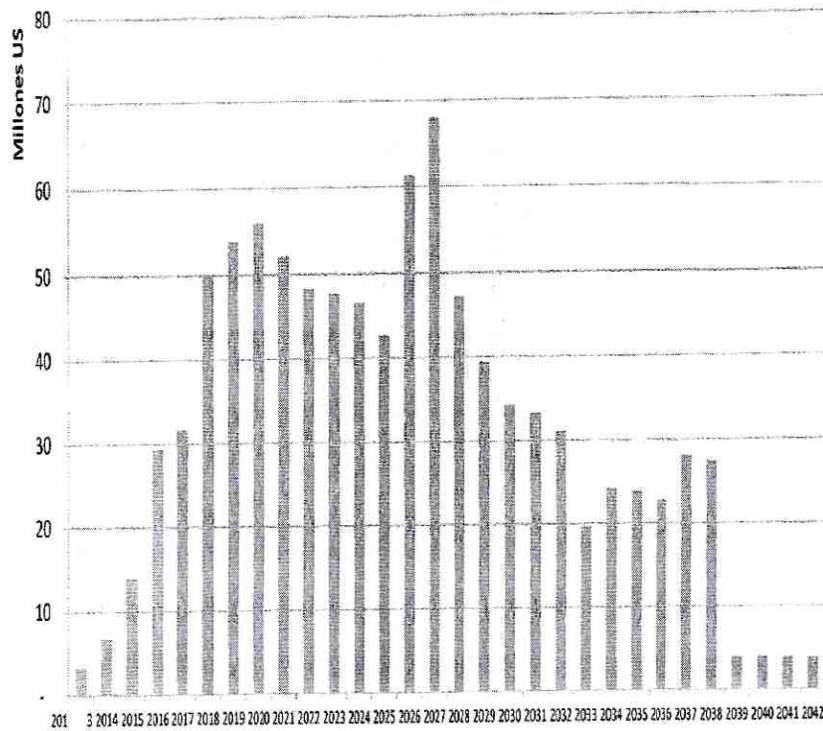
*RA*





Secretaría  
General del  
Concejo

## SERVICIO DEUDA METRO (aporte local) **QUITO** DISTRITO METROPOLITANO



Construcción

Operación Primera Línea del Metro de Quito



18

**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** Bueno la titularización son los 80'000.000, el tema de los proveedores de material, el BIESS y el Banco del Estado y me parece que es también relevante algo para complementar que finalmente de los estudios financieros en términos de margen operativo de la línea del metro finalmente tenemos un flujo operativo positivo, que servirá también para garantizar el ejercicio de gestión financiera de todo el proyecto en su conjunto, que me parece que es un complemento importante y creo que esto sí merece una explicación en términos de la responsabilidad con la que se ha asumido este esfuerzo, conjuntamente con el equipo técnico del Ministerio de Finanzas y es que estamos respaldándonos, primero en garantizar que tenemos que cumplir la normativa nacional y el Código de Planificación y Finanzas define con claridad los techos de endeudamiento que tienen los gobiernos locales, desde esa perspectiva los techos que tenemos y los dos indicadores que nos permiten seguir viabilizando este esfuerzo, son justamente el primer indicador que está de acuerdo al Art. 125 del Código de Planificación y Finanzas, los límites de endeudamiento de los Gobiernos Locales son la relación que da el stock de la deuda sobre los ingresos totales sin financiamiento, el indicador tiene que ser menor al 200%, ustedes tienen aquí el indicador, ésta es la línea 200% y ésta es la línea del endeudamiento municipal con la relación a los ingresos y cuando metemos el esfuerzo financiero para el Metro ésta es la evolución de la línea en todo el período y en el tiempo de vigencia de los cálculos de los flujos financieros.

Lo que quiero plantearles es que sin Metro, el margen operativo que tiene el Municipio de Quito para tener capacidad de endeudamiento es bastante holgado e inclusive con el proceso de financiamiento, los 1.500'000.000 para la obra, entendiendo que son 749 los municipales, éste es el efecto del proceso de endeudamiento con las estructuraciones de las diferentes fuentes de financiamiento que hemos adquirido y las condiciones de plazo, interés, gracia, que se han definido, en consecuencia los flujos financieros de esos elementos en los años más complicados del proyecto que serían el año 2016 y 2017, llegamos a un indicador del 120%, que nos da todavía una holgura importante de un 80% frente al cumplimiento de lo que nos plantea la norma nacional en el Código de Planificación y Finanzas. Esto creo que es una señal importantísima que ha sido analizada por todos los organismos multilaterales para entender que hay una capacidad de holgura en el ejercicio de financiamiento.

*RF*



Secretaría  
General del  
Concejo

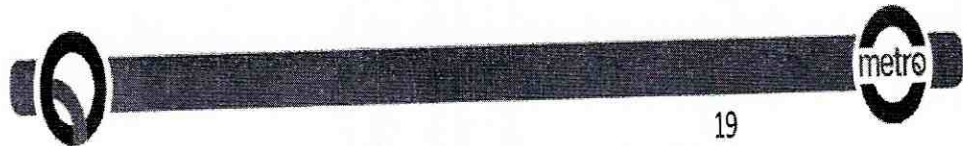
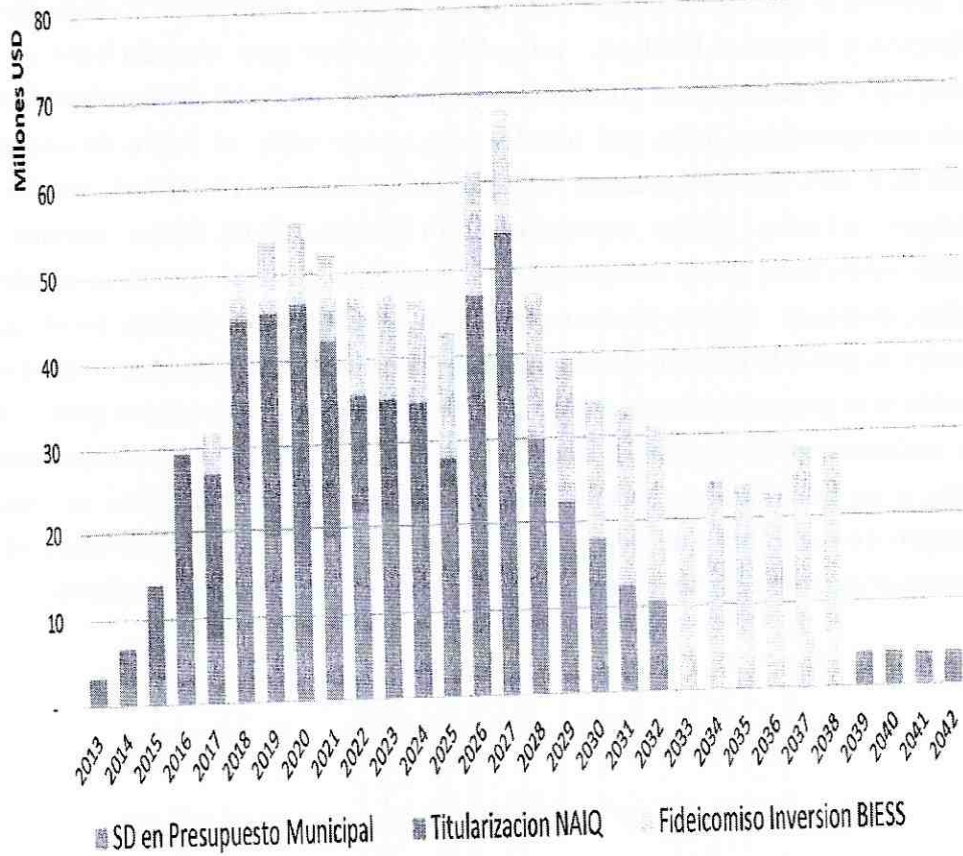
**SEÑOR ALCALDE:** Evidentemente, está incorporada toda la deuda, todo lo que estamos haciendo que estaría en pleno proceso de ejecución. Es decir, es toda la capacidad global de deuda.

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Buenas tardes a todas y todos, solamente quisiera agregar algo, y es que como coautor del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, les podría comentar que cuando hicimos el análisis para este tipo de límites para el endeudamiento tanto nacional como subnacional, fuimos bastante conservadores, para que ustedes tengan una idea, el límite de endeudamiento nacional es el 40% del BIP, estamos en esto más o menos en la mitad en el 21% y para que tengan una idea, países cercanos como Colombia, Perú, tienen niveles más altos, Colombia sobre todo, y hay economías en la región en general que tiene niveles bastante más altos, entonces fuimos bastante austeros en fijar estos límites, en el caso de los nacionales también lo hicimos de esa manera, creemos que era necesario tener un margen de maniobra importante en este tema y lo que hicimos fue básicamente poner un 70% de lo que realmente daba la cifra, es decir, ese 200 representa el 70% de lo que hubiera sido el límite, si no hubiéramos querido dejarnos un margen de maniobra, es decir, a parte del margen de maniobra que deje el Municipio, nosotros responsablemente el momento en que construyamos ahí, dejamos un 30% de margen de maniobra adicional.

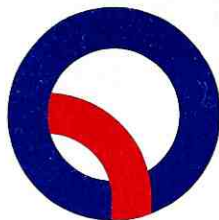
*Am*



## Servicio de la Deuda - Metro de Quito



*Handwritten signature*



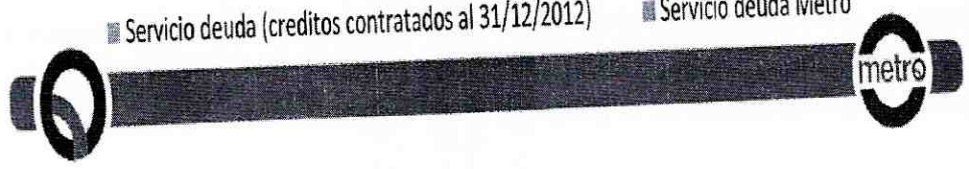
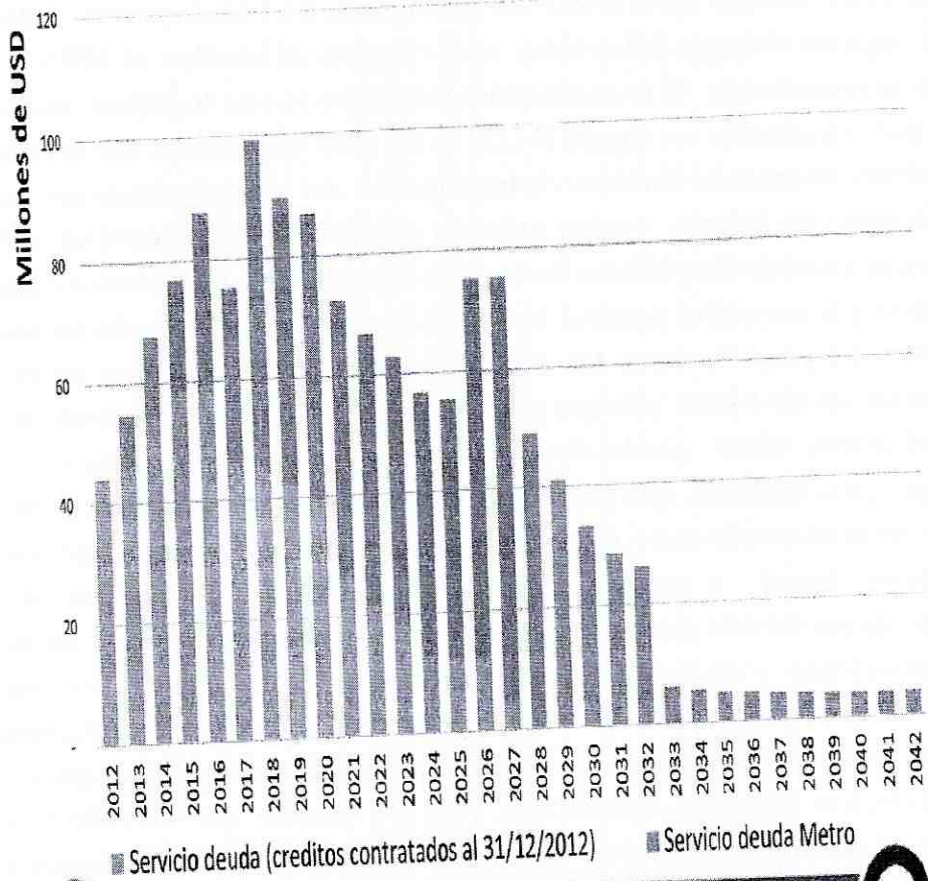
Secretaría  
General del  
Concejo

**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** El segundo indicador que es fundamental y estos son indicadores básicos inclusive para que los organismos nacionales como el Comité de Deuda Nacional viabilicen las aprobaciones de los financiamientos, es el indicador que relaciona el servicio de la deuda con los ingresos totales, pero sin financiamiento. Esta relación pone un techo que tiene que ser hasta el 25%, nosotros hemos representado en el tiempo este 25% y ustedes tienen aquí el resultado del análisis del servicio de la deuda con los ingresos sin financiamiento antes del Metro, que no superen ninguno de los casos ni en ninguno de los años el 10% y cuando en el modelo incrementamos el financiamiento del Metro, lo que logramos es aumentar este índice, pero su relación no supera el 12% en los años más críticos, con lo cual el margen que también tenemos en términos de los impactos del endeudamiento son márgenes que son realmente con holgura y sobre todo con responsabilidad en términos del manejo de las finanzas municipales públicas. Entiendo esto y sabiendo que estamos cumpliendo con el esfuerzo y la normativa nacional lo otro es ver algunos de estos efectos justamente en el proceso del proyecto como tal, y aquí les dividimos el gráfico en el proceso de construcción en los 4 años y lo que pasa luego en el proceso de operación de la primera línea del Metro, cómo queda el servicio de la deuda en términos del aporte local municipal, para entender, qué habrá los años más duros, el año 2027, 2028, en donde además necesariamente recae con una reinversión que hay que impulsar por el tema de los vagones, llegará a un total de cerca de sesenta y ocho millones de dólares, en términos de un servicio de deuda anual, ustedes saben de acuerdo a los informes que hemos presentado y de acuerdo al ejercicio también realizado que más menos en el año anterior tuvimos un servicio de deuda que bordea los treinta y cinco, treinta y ocho millones de dólares. Entonces realmente en el peor de los años lo que vamos a hacer con esta arquitectura financiera consolidada, vamos a duplicar ese servicio de deudas en términos de desembolsos anuales. Frente a un presupuesto de ochocientos millones de dólares si ponemos como base el del 2013, son setenta millones, son realmente elementos que son manejables dentro de la perspectiva de los indicadores financieros.

*Rubén Flores*

# Quito INSTITUTO METROPOLITANO

## Servicio de Deuda Municipal con Metro



*Am*





Secretaría  
General del  
Concejo

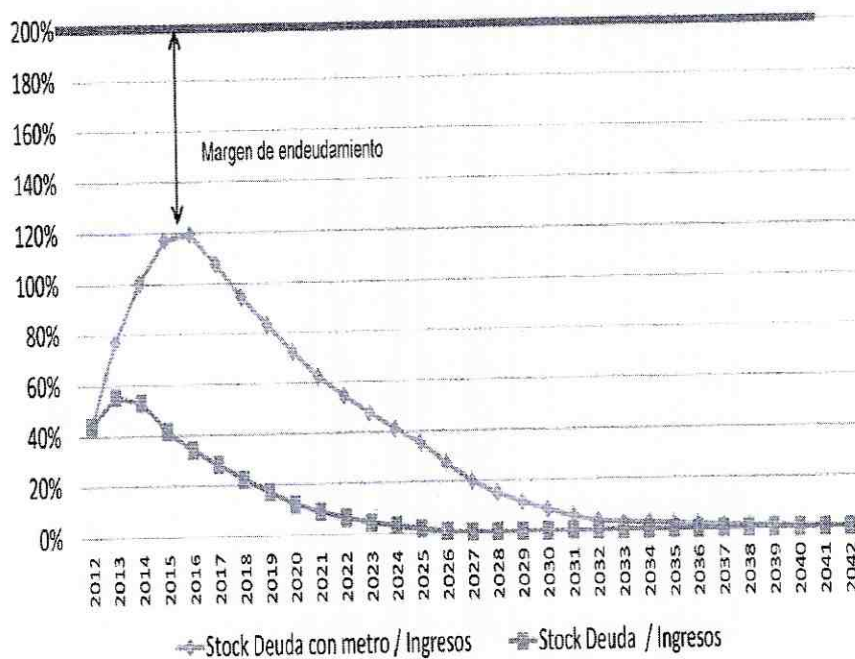
**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** Me parece también que es importante presentarles este gráfico, que lo que hace es ver ese servicio de la deuda en términos del contexto de la operatividad del proyecto y la consolidación del proyecto, con base a los flujos que se van a utilizar para los desembolsos y ustedes tienen el color azul, son los desembolsos que salen del presupuesto municipal, el efecto de la titularización en los años de la titularización y finalmente el efecto de la tercera figura que sería el fideicomiso de inversión con el BIESS, entonces me parece que realmente esto es importante que se visualice, porque además responde a una lógica que va a permitir tener algunas fuentes de repago que son relevantes frente a los mecanismos que estamos desarrollando en términos de figuras financieras.

*Ru*

# Impacto sobre indicadores de Deuda **Quito** DISTRITO METROPOLITANO

- Conforme al art. 125 de la COPLAFIP, los límites de endeudamiento de los gobiernos locales son:

Stock Deuda / Ingresos Totales sin financiamiento < 200%.



*AM*

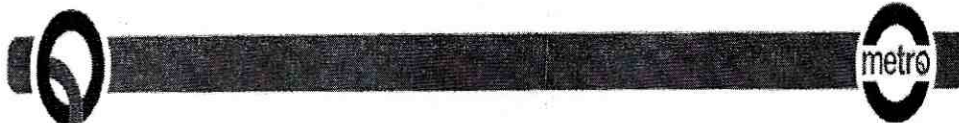
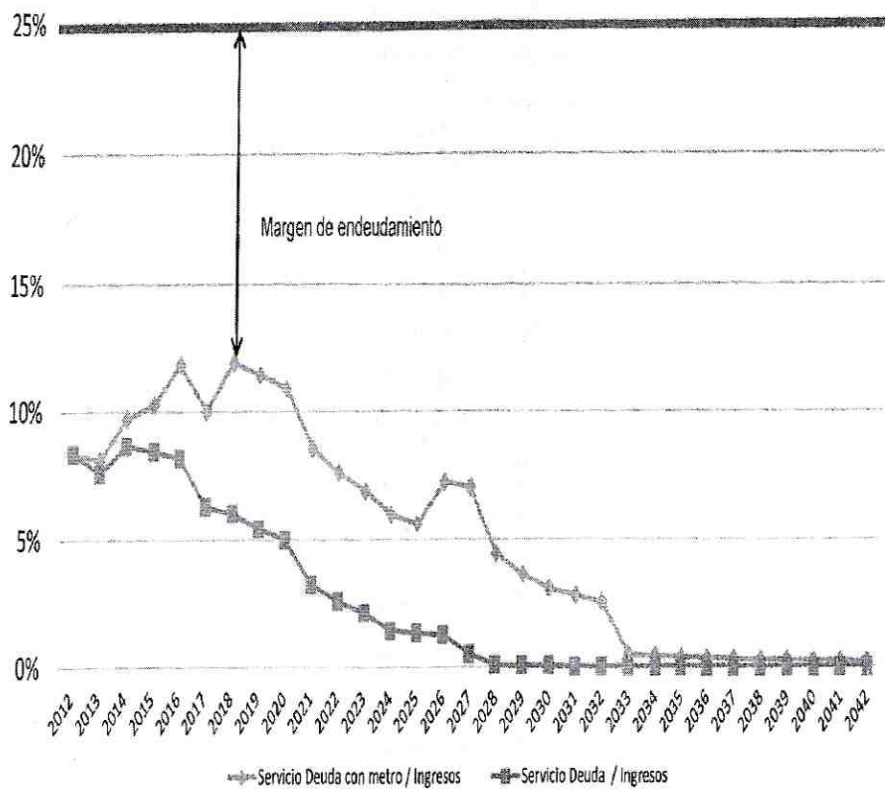


Secretaría  
General del  
Concejo



# Impacto sobre indicadores de Deuda

Servicio de Deuda / Ingresos Totales sin financiamiento < 25%



*Handwritten signature or mark.*



**ECON. RUBÉN FLORES, ADMINISTRADOR GENERAL:** Finalmente éste es el efecto global en las finanzas municipales, ésta es la etapa de nuestro proceso de endeudamiento sin Metro, éste sería el ciclo hasta el año 2030, tenemos comprometidos con los últimos créditos aprobados hasta diciembre del 2012. Y esto sería el efecto a partir del año 2013 del proceso del servicio de la deuda ya con el proyecto Metro como tal, porque ya arrancamos Fase I, Fase II, en este año mismo y vamos a tener algunos efectos, el año más fuerte es el año 2019, 2020, dependiendo de los perfiles, 2027 igual, aquí ¿Qué influye? Influye básicamente el pago ya del capital después de que se cumplen algunas condiciones financieras interesantes como los años de gracia, ejemplo el caso de BID, que nos da un período de gracias interesantes y que realmente el capital e intereses ya para el BID, comienzan a operarse en el año 2026, 2027.

Me parece que esto también refleja en términos globales, incluido el Metro, el año más difícil en términos de desembolsos de servicio de deuda es el año 2018, que bordeará los cien millones de dólares dentro de la estructura del presupuesto que deberá preverse para ese servicio de la deuda. Eso es Alcalde, Ministro y señoras y señores Concejales, el efecto de la estructuración financiera en el proyecto Metro.

**SEÑOR ALCALDE:** Le voy a dar la palabra al Ministro de Finanzas para que pueda explicar, comentar, ¿Cuál es el contexto del convenio?, ¿Qué elementos tiene? Ustedes tienen el texto para la convocatoria, pero me parecía sustantivo que el propio Ministro pueda participar, para poder tener una imagen global, bienvenido Patricio tienes la palabra.

*PR*



Secretaría  
General del  
Concejo

**Quito**  
DISTRITO METROPOLITANO

### 3. CONVENIO MARCO MDMQ-MF



*MD*

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Gracias Alcalde. Buenas tardes, primero que nada, quiero comentarles que como quiteño me es grato participar en esta reunión, porque creo que éste es un momento importante para la ciudad. Debo comentarles que seguramente para los que hemos participado en esto, poder poner un granito de arena para apoyar el desarrollo de la ciudad es importante, creo que es algo que les podré contar seguramente a mis nietos.





Secretaría  
General del  
Concejo

## Convenio Marco MDMQ-MF

### Antecedentes

- El Presidente Constitucional de la República, mediante Decreto Ejecutivo No. 750, de 28 de abril de 2011, establece el aporte del Gobierno Central para el financiamiento del "Proyecto Metro de Quito", en al menos el cincuenta por ciento (50%) de su costo, de conformidad con el presupuesto y la programación del proyecto.
- El Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Resolución N° A0016, de 15 de noviembre de 2012, declara de interés prioritario el Proyecto Metro de Quito, como elemento fundamental del nuevo Sistema Integrado de Pasajeros de Quito.
- La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo mediante Oficio N° SENPLADES SNPD-2012-0787-OF de 22 de noviembre de 2012, de acuerdo a lo establecido en el artículo 60 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, actualiza el dictamen de prioridad del proyecto "Metro de Quito".



*ML*

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Lo interesante de este trabajo conjunto que hemos venido haciendo entre el Gobierno Nacional y el Municipio de Quito, es el hecho de que estamos hablando primero de una obra tremendamente importante para la Municipalidad; el Alcalde, seguramente lo habrá explicado por el tema de la movilidad es esencial para una ciudad como Quito con la proyección que tiene Quito.

Segundo, estamos hablando de un proyecto tremendamente importante en términos también de magnitud, es el tercer proyecto más grande en la historia de este país. El primero es la refinería del Pacífico, el segundo es Coca Codo Sinclair, el tercero es el Metro de Quito, es un proyecto especialmente importante para el Gobierno Nacional y definitivamente el trabajo que hemos venido haciendo marca esa importancia que le da el Gobierno Nacional al trabajo con la Municipalidad, con la Alcaldía, y es por eso que hemos venido haciendo una labor de más de un año, casi dos, de trabajo permanente con la municipalidad, para ir estructurando un financiamiento adecuado para un proyecto de esta envergadura. Quiero comentarles y resaltar algo que decía hace un instante el Gerente, el proyecto es el más grande que haya financiado este año el Banco Europeo de Inversiones, es el segundo proyecto más grande que se ha hecho en América Latina después del Canal de Panamá y definitivamente marca además un hito tremendamente interesante en la estructura de financiamiento a la que pueda acceder el Ecuador, porque en este momento estamos diciendo que el multilateral europeo, ha visto con mucho interés el poder participar en este proyecto, por la calidad del proyecto, por la calidad de lo que estamos haciendo de tras de esto.

Desde esa perspectiva es indudable que es el apoyo en el monto más grande concedido por el Gobierno Nacional a una Municipalidad, a un Gobierno Seccional, muestra claramente la prioridad que le da el Gobierno Nacional para trabajar con la ciudad de Quito. En ese marco, lo que buscamos básicamente en este momento es operativizar estos acuerdos alcanzados entre el Gobierno Nacional y la Municipalidad para viabilizar el Metro de Quito y lo que estamos haciendo aquí básicamente es dándole un marco operativo para cumplir con las disposiciones expresadas por el señor Presidente en el Decreto Ejecutivo que firmara en el año 2011.

*PR*





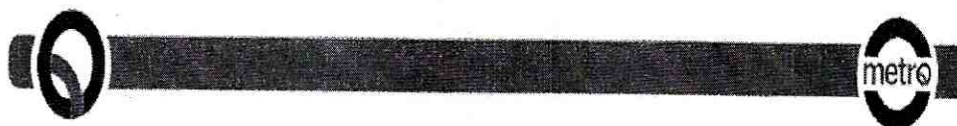
Secretaría  
General del  
Concejo

## Convenio Marco MDMQ-MF



### Aspectos relevantes

- El Ministerio de Finanzas aportará US\$749,94 Millones del costo del proyecto (50%), y otorgará garantía por los créditos que asuma el MDMQ (proveedores material móvil y Banco del Estado) por US\$ 400 Millones.
- Aporte Recursos Propios Gobierno Nacional: US\$ 40,69 MM (2012-2014)
- Aporte Recursos Propios Municipio: US\$ 120 MM (2012-2016)
- Las otras fuentes de financiamiento (US\$ 1.339,25 MM) serán distribuidos entre las partes hasta alcanzar un total de aportes de US\$ 749,97 Millones cada uno.
- El repago del capital y los costos financieros será distribuido entre las partes conforme a los aportes realizados, a través de convenios subsidiarios y/o convenios de restitución de fondos.



AM



**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Aquí hay algunos temas importantes el primero, como ustedes conocen éste es un proyecto que además de todas las cosas que tiene permite claramente al Ministerio de Finanzas participar en un trabajo que consideramos es un proyecto de importancia también nacional, el hecho de que vayamos cambiando la cultura de utilizar combustible fósil, para ir utilizando energía de carácter renovable, es esencial, tanto para las finanzas, por eso podrán entender lo contento que está el Ministro de Finanzas en este momento, pero también para la sostenibilidad en general de la economía, es un proyecto que permite claramente que el Ecuador vaya caminando a un esquema de soberanía energética, en una estructura de demanda energética distinto. Imagínense ustedes el impacto que tiene, el dejar de importar los millones de barriles de derivado que además son carísimos en el mercado internacional y que le restan divisas a la economía, para cambiarlo por una energía producida aquí, a través de un proyecto que obviamente genera y facilita la movilidad en la ciudad.

Entonces definitivamente es un proyecto de un impacto impresionante. Es por eso que hemos venido trabajando en las condiciones financieras y hemos tratado de buscar algo que es esencial, creo yo, para ustedes, y es que siempre va a ser más fácil, si trabajamos conjuntamente para el Gobierno Nacional, enfrentar una estructura de costos y de plazos más adecuado. Evidentemente el Gobierno Nacional por su estructura, por su tamaño cuando sale al mercado, cuando sale a buscar financiamiento va a estar mejor posicionado que cualquier municipalidad, o cualquier gobierno local para conseguir financiamiento, es por eso que en el marco de buscar que la participación del Gobierno Nacional, sea la adecuada y el compromiso del Gobierno Nacional con este tema sea el adecuado, hemos dejado claramente establecido que la estructura de costos y plazos y condiciones financieras tiene que ser semejante, igual podríamos decir entre la Municipalidad y el Gobierno Nacional, es decir, vamos a seguir trabajando conjuntamente en garantizar que esta estructura a la que se enfrentan las dos entidades sea adecuada y sea la misma.

Ahí una buena noticia, podemos comentarles que hemos venido haciendo algunas gestiones adicionales con el señor Alcalde, con el equipo de la Municipalidad y con el Ministerio de Finanzas, hay muy buenas noticias, en este momento no me quisiera

PR



Secretaría  
**General del  
Concejo**

adelantar, pero quiero comentarles que existe mucho interés de financiamiento bilateral y de otros multilaterales de participar en el proyecto Metro de Quito y como resultado de eso, de mejorar la estructura de financiamiento del proyecto a la que se enfrenta la Municipalidad, haciendo ostensiblemente más barata la estructura de financiamiento.

Eso es algo que estamos trabajando y que como ustedes verán más adelante es parte del convenio, ponemos una pequeña cláusula que establece que en caso de que la Municipalidad y el Gobierno Nacional encuentren un financiamiento más adecuado le hace más barato, mejor plazo, mejor tasa, mejores condiciones financieras, se lo pueda sustituir por el que se encuentra aquí, es evidente, nos conviene, nos conviene como país, nos conviene para todos los que formamos parte de este proyecto.

Aquí ustedes saben que el Estado Ecuatoriano asumirá los 749.97'000.000 dólares de lo que tienen que ver con el proyecto y aquí vamos a poner básicamente como ustedes han visto en la estructura de financiamiento una parte importante a través de créditos y una parte a través de aporte con recursos propios. Ésta es la estructura de financiamiento que todos ustedes ya conocen, la noticia que les tenía hace un instante es básicamente que en ese cuadro azul, ustedes van a ver más adelante una vez que ustedes se dignen poner de acuerdo en que si están de acuerdo en aprobar este convenio, en que la estructura va a ser todavía más favorable, vamos a mejorar ostensiblemente la estructura en el trabajo conjunto que estamos haciendo con la Municipalidad.

*Handwritten initials*



# Convenio Marco MDMQ-MF

## Aspectos relevantes

- El Ministerio de Finanzas conjuntamente con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, estructurarán el financiamiento que debe aportar este último, de tal forma que los costos, plazos y demás condiciones financieras que deba cancelar la Municipalidad sea similar a la que enfrentará el Estado ecuatoriano.
- En el futuro, de existir una fuente de financiamiento más conveniente, en términos y condiciones financieras a las mencionadas anteriormente, el MDMQ podrá optar por esa fuente de financiamiento y pagar de manera anticipada, o sustituir, aquel préstamo más caro.
- El Ministerio de Finanzas otorgará la certificación presupuestaria necesaria, conforme a los recursos aportados por el Gobierno Central, para los procesos de licitación contemplados para la ejecución del Proyecto de inversión Primera Línea del Metro Quito.
- El valor del IVA será restituido al Municipio de Quito, conforme al art. 8 de la Ley de Fomento Agrícola y Optimización de los Ingresos del Estado.

*Handwritten mark*





Secretaría  
General del  
Concejo

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** El convenio lo que básicamente hace es poner un conjunto de compromisos tanto al Gobierno Nacional como a la Municipalidad y permite de alguna manera que podamos operativizar los compromisos que mutuamente tenemos que tener para poder llegar al fin de tener un sistema de movilidad como el que Quito se merece y ahí básicamente están expresados los acuerdos aquí el Ministerio de Finanzas en representación del Estado Ecuatoriano, tiene que contratar estas estructuras de financiamiento que vimos hace un instante, realizar el aporte al que me refería hace un instante también, otorgar al Municipio luego de los análisis técnicos, financieros y legales que corresponde de conformidad con la ley, las garantías soberanas para la obtención del financiamiento, aquí quiero comentar una cosa, el Ministerio de Finanzas por mandato legal, y además como miembro del Comité de deuda pública del país, revisa la capacidad de pago de todas las entidades públicas, que van a acceder a este tipo de estructuras financieras, puedo darles toda la tranquilidad de que las finanzas públicas municipales se encuentran en un estado absolutamente sano, Quito tiene la capacidad necesaria para llevar adelante este proyecto, y el Ministerio de Finanzas una vez que ha revisado esto, está presto a facilitar la garantía soberana que le permitirá a la Municipalidad acceder a los financiamientos que requiere para completar la parte de su aporte.

Adicionalmente a eso, el convenio establece básicamente la necesidad de suscribir convenios subsidiarios y restitución de valores, aquí una explicación básicamente, lo que hace el Ministerio de Finanzas aquí, por mandato legal es firmar un conjunto de convenios subsidiarios que lo que hacen es establecer qué es lo que pasa en caso de que hay un atraso, cómo se realizan los pagos, entonces finanzas pone a cambio, pero luego de eso existe una compensación por parte del Municipio, hay un procedimiento establecido de conformidad con la Ley, que se operativiza a través de los convenios subsidiarios. Básicamente lo que les decía hace un instante identificar y gestionar fuentes de financiamiento alternativas que permitan mejorar la estructura de financiamiento, es lo que estamos haciendo, y hay buenas noticias, no quisiera en este momento adelantarme, creo que cuando se haya concretado el financiamiento, el Alcalde les comunicará y obviamente dar las certificaciones presupuestarias para de conformidad con la Ley

MR

Orgánica del Sistema de Contratación Pública, y la normativa legal vigente llevar adelante los procesos licitatorios y las normas aplicables a estos recursos.

De parte del Municipio de Quito, es el reflejo de estas obligaciones, básicamente el incluir anualmente en el presupuesto, los recursos a los que se ha comprometido y gestionar la consecución del financiamiento que se encuentra ahí, adoptar las medidas y acciones necesarias para la aprobación de los contratos que forman parte de la estructura de financiamiento y que va a contratar el Municipio de Quito, adopta las medidas necesarias en general para poder llevar adelante los convenios subsidiarios con el Ministerio de Finanzas, poder suscribirlos, y obviamente garantizar que el proyecto, luego de todo este proceso pueda operar y pueda mantenerse y tenga una capacidad de operar en el futuro. Para finalizar la exposición quiero comentarles un punto adicional que me parece que es interesante desde el punto de vista financiero, para los que estamos en el mundo de las finanzas, es que ustedes saben que con una tasa de inflación de alrededor del 4%, una tasa de interés nominal menor al 4%, quiere decir una tasa de interés real negativa, que quiere decir esto, en términos generales que estamos haciendo un excelente negocio, porque nos están prácticamente pagando en términos reales por el tema.

Si yo me endeudo a menos del 4, la inflación es el 4, lo que estamos diciendo es que el tenedor del acreedor que tenemos, no recibe ni siquiera el valor del poder adquisitivo, en otras palabras hay una transferencia en neta de riqueza en favor de los que estamos en este momento tomando esta estructura de financiamiento y por ende es evidente que es beneficiosa para el Gobierno Nacional y para el Municipio de Quito, eso en términos generales, si tienen cualquier inquietud muchas gracias, estamos a las órdenes.

**SEÑOR ALCALDE:** Estas son básicamente las tres presentaciones, algunas son quizás para algunos compañeros un poco reiterativas, pero era importante acudir otra vez al contexto general. Para resumir, el instrumento que permitiría viabilizar ya la operación de esto sería, esta suscripción de este convenio general, este convenio general es una consecuencia del Decreto Ejecutivo del Presidente, por el cual se compromete al financiamiento del 50% del Metro. El convenio establece ya una estructura financiera básica, pero da la flexibilidad para sí tenemos posibilidades de mejorar esa estructura

*AM*





**Secretaría  
General del  
Concejo**

financiera la hagamos, el convenio establece además una cosa que es sumamente importante, como ustedes acaban de darse cuenta, prácticamente la totalidad, es decir, la mitad de los créditos es asumido como titularidad del propio Gobierno Nacional, yo diría casi la otra mitad son con garantías soberanas, porque tanto el crédito de proveedores, como el componente del BEDE u otra fuente de financiamiento, aun cuando sea asumida por la Municipalidad estará en el paraguas de un mecanismo de garantías soberana y establecemos los compromisos ya de los desembolsos y quizás esto sí es importante aclarar, independientemente de quienes seamos titulares de cada crédito la estructura de convenios subsidiarios que hagamos entre el Gobierno Nacional y el Municipio repartirá las cargas de plazos y de intereses, esto es bien importante, es decir hay en la estructura de financiamiento, acabamos de ver el BID, creo que el más barato ahora es el BEI, 2% y 15 a 20 años, tal vez lo que es un poco más costoso, son los procesos de titularización, que pueden estar en 7%, 8%, unos, que son más o menos, son los del IESS alrededor de 6, 6 ½, ya eso se irá fijando, esa estructura de costos financieros, la idea es que podamos en términos de plazos y de costos poder compartir entre el Gobierno Nacional y nosotros, independientemente de cuál sea, el tomador titular del crédito. Eso también es una cosa muy buena, porque evidentemente nos da la garantía de que vamos a tener permanentemente flujo operativo para que el proyecto no pare nunca. Y finalmente nos plantea ya iniciar los procesos de certificaciones presupuestarias, etc., para poder encarar la fase II, que para nosotros es sumamente importante, los estudios están hechos, tenemos ya esta estructura de financiamiento.

Eso es en síntesis lo que plantea el convenio, es una concreción, alguna vez oí a alguien que decía que es una oferta de campaña, que no ha tenido continuidad el Presidente de la República, este documento le compromete ya en detalle a esta corresponsabilidad en el financiamiento del Metro, esto es una enorme alegría para nosotros. Esto es básicamente, si hay observaciones, estos son los elementos básicos, ustedes tienen el convenio, como documentos habilitantes evidentemente en el expediente tenemos los informes del Ministerio, ustedes conocen seguramente nosotros tenemos también un comité de deuda, en donde está el Administrador General, la Secretaria de Planificación, el Procurador, hay un comité de deuda que es el que eleva los informes sobre eso y eso hace parte del expediente y evidentemente un informe de Procuraduría, que son los documentos habilitantes para esta firma de este convenio. Evidentemente el Concejo conocerá ya los

*MA*

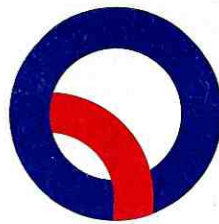


detalles de cada una de las cosas, conforme las vayamos estructurando por supuesto, éste es el convenio que permite operativizar ya el conjunto de elementos.

**CONCEJAL DR. FABRICIO VILLAMAR:** Para abreviar el debate y no entrar en los beneficios del proyecto, me queda una sola duda respecto de lo que estaríamos haciendo en este momento, que es una autorización para que el Alcalde suscriba un convenio marco con el Ministerio de Finanzas, entorno a varias cláusulas que se han presentado al Concejo para su aprobación en el cual constan las obligaciones de cada una de las partes. Quizás lo que más nos habría llamado la atención es, una diferencia conceptual entre el Decreto Ejecutivo No. 750 del 28 de abril en que el Presidente de la República, establece el aporte del Gobierno Central para el financiamiento del proyecto Metro en al menos el 50% de su costo, mientras tanto la antepenúltima cláusula de las obligaciones del Municipio de Quito se plantea garantizar y cubrir cualquier costo adicional de inversión que supere los 1.499.94'000.000 así como los costos de operación y mantenimiento del proyecto de inversión, cuando en sesiones anteriores revisábamos los temas del costo del aeropuerto que habíamos empezado un análisis de 1.382'000.000 en donde usted nos hacía la explicación de que los 1.382'000.000 luego fueron reajustados en función de que los costos que podrían originarse por valores no calculados o por imprevistos, no se ajustaban a los valores internacionales que los financistas consideraban lógicos para la entrega de un crédito de esta naturaleza, requerían aumentarse y algunos ajustes adicionales, entonces nos decían que el valor final del proyecto terminaba 1.500'000.000 de dólares mal contados.

Cuando se hizo la primera adjudicación de la fase I, la construcción de las estaciones Labrador y Magdalena, el valor presupuestado fue superado por el costo de adjudicación, la oferta superó en 20% el valor presupuestado, aplicada la misma fórmula el valor podría dispararse, es decir, si es que nosotros consideramos los 1.500'000.000 y se aplica más o menos lo mismo, ¿Qué habría sucedido? Habría que ir pensando en una capacidad de pago de alrededor del 20% adicional de los 1.500'000.000, léase alrededor de 1.800'000.000 sin considerar el valor IVA, que ya habíamos determinado que más bien es un valor de flujo que se paga y regresa a las arcas centrales, me preocupa Alcalde, porque el costo que está establecido y el financiamiento establecido, la capacidad de endeudamiento de la ciudad, está en torno a un valor que entendíamos nosotros, ya

*MD*



**Secretaría  
General del  
Concejo**

estaba fijo y de ahí no podía moverse, de ahí que a mí en lo personal estando completamente de acuerdo en los términos de todo el convenio marco, en esta cláusula específica yo no estoy de acuerdo y me parece que deberíamos volver a las reuniones anteriores en donde definíamos el costo del Metro para la ciudad de Quito es de 1.500'000.000 y ese es el costo, valores diferentes, entonces podrían, es decir, admitir la posibilidad de que el costo cambie dentro de un convenio, no entra dentro de mis conceptos y dentro de lo que habíamos conversado en sesiones anteriores. Gracias Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Exactamente es el sentido Fabricio, para evitar esta ambigüedad de que va a costar cualquier cosa, está planteándose que el Gobierno pone setecientos cuarenta y nueve como algo y nosotros setecientos cuarenta y nueve como algo. Es decir, esto además va a ser un proceso absolutamente público y transparente en relación al costo, nadie va a poder venir y presentar el caso que le dé la gana, y les digo esto, acabamos de tener ahora una reunión técnica y quiero en esto precisar, nosotros hemos sido absolutamente transparentes en relación a todas las presentaciones cada vez que hemos tenido avances de ingeniería, hemos convocado talleres, con todo el mundo y efectivamente digamos la estructura del costo duro eran mil trescientos y pico, ustedes acaban de ver ahí tenemos prácticamente ciento y pico y más del tema de imprevistos, sumen los imprevistos, más la gerencia, más la fiscalización, es un valor muy parecido al presentado inicialmente. Yo creo que esto es una gran ventaja, porque no estamos haciendo una contratación con los ojos cerrados, o sea, si han tenido la bondad de mirar los estudios ahí están identificados precios unitarios de cuánto acero, cuanto cemento, cuántas escaleras, se van a hacer, de manera que es una cosa bastante cercana un mecanismo que el Gobierno sobre el cual yo estoy de acuerdo, establece como techo, es que eso es lo que va a costar, y eso a lo que el Gobierno se compromete y es a lo que nos comprometemos, si tenemos un problema de un desfase, lo que plantea ahí es que ese desfase tendremos que analizarlo evidentemente. Yo estoy convencido que eso no vamos a tener, no estoy muy seguro de que el efecto, porque también esto seguramente va a ser una discusión mediática, yo no sé cuál es el valor referencial que se planteó para la fase I y el valor final y cuál es esa diferencia, pero insistir en el hecho siguiente, es decir, esa fase I, fue contratada sobre la base de los mecanismos del ICOP en primer lugar, es decir, sobre un régimen de contratación pública nacional y si uno analiza el factor fundamental

*Mu*



de diferenciación tiene que ver con las obras viales y con las obras de superficie y no en absoluto con los elementos estructurales del Metro. Esta también es la realidad, entonces yo si quisiera compartir en el sentido de que evidentemente pueda haber una preocupación de que si termina costando 2.000'000.000, nosotros estamos haciendo una apuesta de que no sea así, no es el aeropuerto, es un proyecto en el cual vamos a tener gerencia, fiscalización y vamos a firmar un contrato con un precio, es decir, es completamente diferente, aquí esta idea de que esto va a terminar costando cualquier cosa, no es así, todos los multilaterales, todos los que estén metidos en el proyecto van a fiscalizar cada dólar, yo esto les digo, no solo es una preocupación nuestra, se imaginan lo que es para el BID, para la CAF y para el BEI, financiar un medio Metro, no nos aprobarían el proyecto.

Si los multilaterales dirían, no eso va a costar el doble, jamás se meterían a poner 250'000.000 de dólares en un medio Metro, eso a nosotros nos da bastante garantía y certeza de que seguramente vamos a tener un precio de esa magnitud en el proceso de contratación final.

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Hay que explicar un poco cómo funciona el tema de finanzas públicas y qué trabajos hacemos los financieros independientemente de la escala, la normativa legal nos permite certificar un número, un monto de recursos, por eso cuando se operativiza cualquier proyecto, uno no baja cifras. Yo no puedo certificar, sacar una certificación que diga, que compromete a certificar, valor en blanco, tenga, no sé si me explico, es ilegal, la norma jurídica en el Ecuador, me establece que cuando uno tiene presupuesto público, uno tiene que establecer un valor para poder emitir una certificación presupuestaria, uno no puede emitir, dejar abierto un valor al buen criterio de una persona que pasa, dado que el ordenamiento jurídico ecuatoriano establece este procedimiento, lo que hemos hecho dentro del convenio, es bajar el convenio a números y establecer claramente que el compromiso del Gobierno Nacional, se refleja a través de unos estudios, en un monto y que ese monto se certifique en un valor, sería imposible para cualquier persona dentro del Gobierno Nacional, certificar un valor el momento de la operativización, por eso es la necesidad de todos los estudios y por eso es que se ha llegado hasta el último estudio que era necesario hacer.





Secretaría  
General del  
Concejo

Es básicamente un aspecto de técnica financiera-jurídica, porque ningún abogado va a permitir que un financiero firme un cheque sin un valor, no sé si me explico, es básicamente el procedimiento legal para comprometer recurso público.

**CONCEJALA ING. NICOLAY CHÁVEZ:** Tengo que estar de acuerdo con el Concejal Villamar, había revisado los papeles, en realidad lo que estamos en primera instancia aprobando es que se firme un convenio, en tres partes de toda la documentación que he leído, dice que el Municipio sea responsable de pagar cualquier gasto extra de inversión, no lo que decíamos acá. Dice gasto de inversión, es decir, que a nosotros como Concejo aprobar esa cláusula estamos diciendo que estamos claros que no va a pasar, y que cueste menos, y por eso se está pagando quince millones de dólares por una gerencia, pero lo que dice en el papel luego no se puede quitar con solamente hablar. En el papel dice que el Municipio asumirá cualquier cantidad, puede ser un millón, cien mil o doscientos millones más y eso no puede estar en el convenio, porque justamente no hay un número, más aún si tenemos en cuenta que ciento ocho millones ya están siendo parte del presupuesto como gastos extras y la subida de precios. Entonces me parece que no debería estar en el convenio una cláusula tan abierta, es decir, que cualquier gasto de inversión será asumida por el Municipio, porque nos dejan inciertos, mañana muchos no estaremos aquí, van a decir, cuando estuvo en funciones el Concejal Nicolay Chávez, aprobó que cualquier, es decir, que si cuesta dos mil quinientos millones el Metro de Quito, estamos aprobándolo, entonces creo que deberemos ser más mesurados en esa cláusula y poner o un monto, un porcentaje no cualquier cantidad. Creo que no debería ser así el convenio.

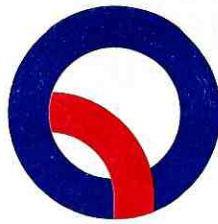
**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** En relación a las preocupaciones planteadas por los dos Concejales, yo creo que hay que partir de un punto que le marca la diferencia particularmente con el tema de costos del aeropuerto, primero que el costo del aeropuerto no es que ha subido de cuatrocientos trece a setecientos y pico, eso no es así, el costo de construcción se mantiene en los mismos parámetros. Segundo, uno de los problemas que había en el financiamiento y control del proyecto del aeropuerto, es que no había costos unitarios, aquí hay costos unitarios, detallados hasta el último centavo, muy detallados, de tal manera que aquí tenemos un parámetro para garantizar el costo

*Handwritten mark*

muchísimo mejor que cualquier otro proyecto. En tercer lugar si no me equivoco la diferencia entre el costo referencial y el costo con el que se contrató la primera fase, fue de 65 a 75, son diferentes un poco las cantidades. En cuarto lugar creo que hay que destacar algo que se dijo, pero que tal vez no se le puso el suficiente énfasis, la operación del veto se prevé que produzca beneficios, excedentes, está en una visión no muy optimista, más bien conservadora de lo que puede atender en pasajeros en los distintos años, prevé la generación de excedentes que constituyen una de las formas de repago, de una parte, de un tramo de la deuda, de tal manera que tenemos también tanto en el costo de construcción como en los términos de operación parámetros razonablemente confiables, positivamente confiables como para que preveamos que el Metro está bien programado y bien financiado.

Pero evidentemente frente a cualquier aspecto hay que crear algunos seguros, algunos resguardos, un resguardo es los valores de ciento y pico de millones que son las situaciones de reajustes o la situación de imprevistos, y si restamos eso, como ya dijo el Alcalde, regresamos a la cifra original que fue calculada en base a un análisis de precios unitarios, de tal manera, que aparte de tener un análisis de precios unitario consistente y una programación de funcionamiento operativo positivo, se cree este resguardo en términos financieros. Pero también tiene que haber un resguardo político y aquí la pregunta es ¿Quién es el dueño del proyecto? Es el Municipio, nosotros somos los dueños del proyecto, nosotros tenemos que correr algún grado de responsabilidad en el manejo del proyecto. Entonces es absolutamente razonable, tanto para la banca multilateral, como para los actores incluido el Gobierno, que alguien asuma eventuales dificultades que pueda tener el proyecto. Eso es un mínimo de garantía de responsabilidad que tiene que ser asumido por el dueño del proyecto, ese me parece que es un concepto claro. En síntesis, yo quiero decir que la estructura financiera, el análisis de precios unitarios, la programación de operación que se ha establecido se encuentra bastante sólida, prevenciones financieras, que hay un modelo de repago bastante interesante y consistente, pero hay una parte que ya son recursos propios municipales, hay una parte que proviene de la propia operación del Metro, que todo indica que las posibilidades y las condiciones son óptimas, que no sería raro que hasta cueste menos, pero que de todas maneras, como propietarios, como impulsores del proyecto tenemos que asumir la responsabilidad de su ejecución y lo que va a recordar la gente es si hicimos o no hicimos el Metro, eso va a





Secretaría  
General del  
Concejo

recordar la gente después de 10 años, y va a recordar si este Concejo aprobó o no aprobó la ejecución del Metro, viabilizó o no viabilizó la ejecución del Metro. Eso es lo que va a recordar la gente.

**CONCEJAL SR. ALONSO MORENO:** Gracias Alcalde, ya lo ha dicho el señor Ministro de Finanzas, estamos con el tercer mega proyecto más importante del país, que es el Metro de Quito, evidentemente de acuerdo a la corrida financiera que acabamos de ver, hay casi sesenta millones de imprevistos y cuarenta millones de reajustes de precios, en la magnitud de la obra, es una impresión personal que yo tengo señor Alcalde, compañeros Concejales, tal vez, este valor de sesenta millones sobre los mil quinientos millones como imprevisto es muy poco porque tiene unas particularidades, entre ellas es la mayoría debajo de la tierra, entonces es una precisión muy personal, que espero que el tiempo me dé la razón. Claro que es preocupante el acápite que dice lo siguiente, me refiero al convenio que nos han hecho llegar, dice: "El financiamiento adquirido por fuentes distintas a recursos propios del presupuesto general del Estado, en el presupuesto Municipal, se ha distribuido entre las partes hasta alcanzar el valor del aporte total de 749.970'000.000, tanto del Gobierno Central como del Gobierno Municipal, pero en caso de que el costo de inversión del proyecto, sea superior a 1.499.94'000.000, la diferencia será asumida por el Municipio de Quito". Está claramente establecido ahí, de que el Gobierno tiene un tope de aportación, que es de 749.97'000.000, y el excedente lo hará la Municipalidad.

Yo quisiera invitar a que pensemos las bondades que tiene tanto el 80% de financiamiento, entre ellas las referencias que ha hecho los préstamos del Gobierno, es decir, conseguir préstamos al 2%, al 3% ¡Es tan baja la tasa de inflación! Esto es bastante positivo y objetivo. Tomando en cuenta de que en los famosos préstamos, en los que acude el Gobierno a la China, por ejemplo, están sobre el 4%. Entonces esas bondades que nosotros vamos a tener en la parte financiera de pronto son cortes de financiamiento que estamos ahorrándonos en un principio, pero que en su momento si pasamos el parámetro del reajuste de precios que yo estoy diciendo que es muy poco, el reajuste de precios que es 40'000.000, que esperemos no sea eso, si va a tener la municipalidad o sea más allá, con todo respeto de las corridas financieras, de que el Consejo de Viena haya



analizado totalmente esto, yo creo que si va a tener un excedente de los 1.500'000,000, redondeando el proyecto.

Entonces mi sugerencia señor Alcalde, a usted, y a los compañeros del Concejo, es que analicemos previamente esta particularidad del eventual excedente, es decir, yo veo el margen que va a tener el rubro de reajuste de precios y de imprevistos, más, menos cuánto será ese margen, será un centavo, será un millón, serán 10, serán 100, no sabemos este momento. Entonces más bien abajo hay un acápite que dice lo siguiente: " El Ministerio de Finanzas conjuntamente con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, estructurarán el financiamiento que debe aportar este último, de tal forma, que los costos y demás condiciones financieras que deba cancelar la Municipalidad sea similar a la que enfrente el Estado Ecuatoriano". Yo sugiero, si es posible, es una idea, por suerte estamos en el debate, que pongamos un punto seguido ahí. "Las dos instituciones evaluarán el incremento para su respectiva corrida de aporte" o sea más o menos así, sin dejar nuestra responsabilidad directa, porque ya lo dijo Jorge Albán, el proyecto es nuestro, es de Quito, la responsabilidad es nuestra, pero tenemos que tener claro. El Gobierno Nacional nos da solo el 50% y nada más o está siendo corresponsable o está siendo un socio estratégico nuestro en el proyecto. Entonces tenemos que tener claro esto en el convenio. Gracias Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Yo entiendo perfectamente, quisiera tal vez, antes de seguir en el debate plantear lo siguiente. Evidentemente nosotros defendemos, que del Municipio es la ejecución del proyecto, la decisión respecto de todo el proceso precontractual, contractual y la decisión de los oferentes que se presenten, decir, esto cuesta y esto va, es nuestra decisión, es Municipal, eso es importante. Entonces si el Gobierno nos va a financiar el 50%, ese 50%, hoy tiene un valor sobre la base de una absoluta y clarísima planificación presupuestaria. Entonces es razonable, que si yo soy el que decido, yo te financio el 50%, establezca una referencia, respecto de que no se me ocurra agarrar y decir, bueno esto cuesta bueno esto cuesta 2.300 y entonces le estoy endeudando al Gobierno Nacional en setecientos millones más. Entonces está claro, es decir, porque esa es la contraparte, es decir, la contraparte es de que ese 50% puede terminar si no habría un estudio, nada, siendo cualquier valor. Yo realmente quisiera dejar muy zanjado este

*(Handwritten mark)*



Secretaría  
General del  
Concejo

debate, porque estoy seguro que va a ser utilizado de la peor manera politiquera, es decir, lo que se va a decir, es lo que ya se ha dicho, que el costo cuesta 7 dólares el pasaje, y que el proyecto va a costar tres mil millones de dólares, que ya he escuchado a gente que dice, o sea ni lo uno, ni lo otro, porque hemos gastado básicamente el aporte del Gobierno veinte nueve millones de dólares en hacer un estudio absolutamente en detalle de las ingenierías. O sea absolutamente en detalle. Entonces la idea es establecer un equilibrio por el cual el Municipio decide, pero por otro lado el Gobierno establece una referencia de cuánto es lo que va a certificar presupuestariamente, es un convenio entre partes, es un convenio en el cual nosotros precautelamos que el proyecto se ejecute, es un proyecto en el cual la idea es que el Gobierno precautele que esto no termine siendo lo que sea, porque además saben perfectamente que el Municipio no va a ser suicida o irresponsable y terminar adjudicando a dos mil o tres millones de dólares. Eso no va a ocurrir, porque si no tendríamos la certeza de que hay un estudio adecuado y de que hay una cercanía en relación al costo, al proyecto, estaríamos arriesgándonos y aventurando, ese no es el caso, nos hemos demorado tanto para asegurar que ese no sea el caso, por eso el proyecto ha sido visto, revisado, confrontado, evaluado, chequeado, re chequeado, en relación a los contenidos que tiene, a los imprevistos, toda la cantidad de detalles.

Yo creo que eso se va a reflejar finalmente en un proceso amplio y transparente que garantice la presencia de los multilaterales. Yo en esto permítanme darles mi punto de vista. Yo creo que la gran diferencia entre un financiamiento de alguien que termina financiando, ese mismo haciendo, ese mismo fiscalizando, es que eso nunca sabes ¿Qué es lo que va a pasar? Si se tiene diferenciado el financiamiento de quien ejecuta, quien fiscaliza, evidentemente se tiene la división suficiente de miradas que aseguran que todo el mundo defienda sus intereses, en general los proyectos así tienen mejores rendimientos. Ese es el concepto que está planteado y ese es el concepto con el cual se ha estructurado la corresponsabilidad expresada en este convenio.

**CONCEJAL B.A. PATRICIO UBIDIA:** Alcalde, compañeras y compañeros Concejales, creo que queda muy clara la explicación que ha dado tanto el Ministro como usted señor Alcalde, básicamente decir que esa es la diferencia de lo que se hizo desde un comienzo, la diferencia de otros proyectos, de unas malas experiencias de otros proyectos en el manejo del Metro, en donde se daba a que los estudios manejen las empresas privadas.



Obviamente lo hacía de acuerdo a las determinaciones y necesidades del sector privado, aquí lo que hicimos nosotros fue trabajar en conjunto con otra empresa pública, el asesoramiento de lo que significó Metro Madrid. Entonces en realidad ante la preocupación, sí aclarar que a nivel de Gobierno a nivel de Ministerio necesitan una cifra exacta porque no pueden en base a especulaciones poner una cifra en el aire, no pueden firmar un papel en blanco, dar un cheque en blanco, porque eso sería nefasto, incluso para las finanzas a nivel nacional. Entonces tienen que determinarse, decir que está clarísimo Alcalde, en el sentido de que en realidad estos estudios no se los ha hecho de la noche a la mañana, se los ha trabajado desde el lado público, de acuerdo a las necesidades y beneficios del sector público.

Creo y apuesto que a los demás Concejales les queda muy claro cuál es el mecanismo a seguir. Y que en realidad los organismos multilaterales no pueden o no darían este tipo de créditos, si es que no estaría bien definido cómo se va a llevar a cabo el proyecto del Metro.

**CONCEJAL LCDO. EDDY SÁNCHEZ:** Gracias señor Alcalde, para indicar de que la preocupación del Concejal Alonso Moreno da respuesta a por qué no puede ser este convenio marco demasiado rígido, esta cláusula cuarta, permite manejar imponderables más que imprevistos, y de esa manera hay que entenderlo, todo el país y la ciudad ha sido testigo de un proceso por demás responsable, en donde se han analizado todas las variables, estudios de todo tipo, geotécnicos, geológicos, financieros, ambientales, hemos ido avanzando sin dejar ninguna variable suelta, sin embargo, hay cien millones de dólares que son un colchón para que se maneje y se administre mejor el proyecto, sin embargo, por la preocupación de los compañeros hay esta cláusula que permite manejar inclusive costos de imprevistos que se puedan presentar y obviamente el Municipio es quien, porque el Municipio, a decir, del Concejal Jorge Albán, es el dueño del proyecto, quien administra el proyecto, quien opera el proyecto, quien va a manejar los flujos consecuencia de este proyecto, por eso estamos de acuerdo en que realmente esta cláusula se mantenga para poder realmente darle mayor flexibilidad al proyecto, a pesar de que la cláusula séptima, modificación habla de que a futuro si es necesario, las partes pueden someter a modificaciones, en caso de que haya un imponderable, realmente amerite un

ED





Secretaría  
General del  
Concejo

nuevo reajuste y nuevas participaciones en cuanto a compromisos y obligaciones en el proyecto. Quiero acotar únicamente que el punto del orden del día dice: Autorizar al señor alcalde la suscripción del convenio marco. Aquí estamos para resolver si autorizamos o no, entrar en detalles, en aspectos técnicos-financieros este momento, yo creo que lo único que hace es entorpecer y alargar la decisión que viene siendo postergada y que la ciudad espera que ya se la tome. Nada más señor Alcalde.

**CONCEJALA ECON. ELIZABETH CABEZAS:** Gracias Alcalde, compañeros Concejales, bueno efectivamente, creo que es importante la discusión de este punto dentro de lo que es el convenio, pero me parece también relevante hacer algunos razonamientos respecto al presupuesto sobre el cual estamos aprobando este convenio y que es la base fundamental para este proceso de negociación que se ha llevado adelante con estas entidades internacionales, fundamentalmente y dentro y los parámetros que están considerados en el costo de la construcción, la preocupación sería ¿Cuáles son los rubros, en dónde podemos tener esos desfases? Tenemos que hablar sobre bases reales del cálculo que está estimado este momento y que está sirviendo de base fundamental para este proceso de negociación tanto con los multilaterales, cuanto con el Gobierno Nacional que en este caso es quien va a avalar este proceso. En esa línea estábamos chequeando algunos rubros que me parecen significativos comentarlos y tiene fundamentalmente dentro de éste que es el presupuesto del proyecto total que son mil cuatrocientos noventa y nueve millones, dos rubros que son bien relevantes que son sobre los que caería prácticamente la totalidad del peso del presupuesto y que son fundamentalmente en la obra civil: el túnel y el resto de estaciones, son dos parámetros que a mí me parece que son bastante fáciles de controlar y sobre los cuales los riesgos de una variación son relativamente controlables, porque ustedes tienen y todos conocemos en el mercado de la construcción parámetros de costos de perforación en este caso por metro cuadrado, de metro cuadrado lineal de perforación, o sea es un parámetro de un costo que existe sobre el cual ha sido hecho este cálculo y también en lo que es la obra civil, es la base fundamentalmente lo que son los costos de construcción en el mercado. Son dos valores que son significativos, en el un caso son novecientos setenta y seis millones, en el otro caso son ochocientos cuarenta y un millones que es prácticamente el 80% del presupuesto

*Handwritten signature*

global, si es que asumimos que esos dos valores si tienen un control en el precio porque hay parámetros de mercado que no nos van a permitir tampoco salirnos de eso, el resto de valores cualquier variante de eso va a ser menor que estos cien que está puesto de imprevistos, es decir, yo creo que este colchón que se ha puesto, es un colchón bastante razonable y eso nos puede ayudar a controlar un exceso el momento que tengamos ya el proceso de construcción.

Lo que sí me parece importante Alcalde, como sugerencia es que durante el proceso que se vaya dando de esta obra, tal vez tener ciertos controles importantes en los procesos. Hay un rubro significativo para la fiscalización, por ejemplo, que nos pueda permitir medir que efectivamente ese gasto que está presupuestado en los plazos y en los tramos de la obra se vaya ejecutando fundamentalmente con respecto al presupuesto planificado. Yo creo que eso nos va a dar una tranquilidad, de que efectivamente al final no vamos a tener la sorpresa, resulta que ahora no nos alcanzó los mil quinientos, sino para la mitad del Metro como usted decía, entonces yo creo que hay mecanismos también de control permanente que es responsabilidad de este Concejo también asumirlos con la parte financiera obviamente municipal, que tendrán que irnos dando en el camino la pausa suficiente de que el desarrollo de este importante proyecto para la ciudad, se esté ejecutando dentro de los parámetros que han sido aprobados.

Yo creo que es importante la concreción de este convenio, creo que es el paso decisivo para una obra que la ciudad la necesita que la va a transformar, yo creo que eso no está en ninguna tela de discusión, lo que me parece que sí es importante por responsabilidad, incluso tener este control permanente de tal suerte de no tener sorpresas al final y cumplir con el cronograma previsto y los parámetros establecidos.

**SEÑOR ALCALDE:** Antes de dar la palabra, quiero precisar algunos elementos. Evidentemente lo que tenemos que hacer es aprobar o no, la autorización para la suscripción, el componente municipal de asunción de deuda, es ni más ni menos, que el componente de crédito de proveedores, es decir, el crédito de proveedores que van a comprar y financiar los trenes, ese crédito requiere garantía soberana. Eso no podemos hacer nosotros sin garantía soberana, la operación del BEDE 200'000.000, independientemente de que sea esa, o una mejor, digamos otro multilateral o un gobierno que ponga la plata, eso requiere garantía soberana, la operación de los ciento cincuenta y

(44)





**Secretaría  
General del  
Concejo**

siete millones de dólares con el BIESS, eso básicamente son recursos que requieren un acuerdo con el Ministerio para dejar de comprar papeles o hacer inversión y meterle en el Metro. Si está claro, lo que quiere decir, esa es la realidad, es decir, la realidad es que además de los créditos en los cuales el Gobierno Nacional es titular, yo diría que prácticamente el otro enorme porcentaje que no son los ciento veinte millones de dólares que sale en nuestros 4 años, más los ochenta millones que salen de los flujos futuros del NAIQ, todo el resto es básicamente bajo paraguas del Gobierno Nacional. Si yo sería Presidente sí les diría, esto más o menos vamos a hacer, el convenio dice que si es otra cosa podemos modificar, eso dice el convenio. El convenio dice en la cláusula séptima, si esto no funciona lo modificamos. Pero si yo fuera Presidente, haría lo que está haciendo el presidente. Yo te doy la mitad, le doy a la ciudad la mitad, pero de lo que acabamos de presupuestar, si hay una cosa que es de otro color, aquí dice que podemos cambiar, yo confío en el estudio que hemos hecho.

La posición que tiene el Gobierno es establecer en ese sentido un valor de ese 50%, decir, ese es el valor del 50% y eso es lo que yo pongo. Además de eso da la garantía soberana del crédito de proveedores, que donde quiera que sea esa garantía va a ser dada, seguramente firmará el propio Ministro más la operación del BEDE o cualquier sustituta son 400'000.000 de dólares más, ésta es la realidad de la estructuración financiera. Entonces me parece que es importante que como ciudad, valoremos eso, porque entonces lo que se va a decir, es no el Gobierno ya no quiere financiar la mitad, yo les digo con toda franqueza y lo digo como Alcalde, sin alineamiento con el Gobierno Nacional este proyecto no sería posible, esa es la verdad, esto no sería posible yo al menos no me siento coaccionado a una resolución porque yo confío en los estudios que hemos hecho, nos hemos pasado dos años en eso. Y confío en que si hay una barbaridad eso no va a hacer adjudicado por el Municipio y si hay una cosa razonable tenemos la cláusula de modificación, pero sí tenemos que ajustar una cosa nos sentaremos y ajustaremos, porque le duela a quien le duela es un proyecto del Gobierno y nosotros. Ese es el proyecto del Metro de Quito.

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Solo recalcar nuevamente, aquí hay un tema legal hay un procedimiento legal, para el uso de recursos públicos,



hay que poner un número, no existe manera en que un financiero pueda trabajar sin un número, no existe manera en que pueda ir presupuesto a la asamblea sin un número, no es un tema ni siquiera de voluntad política, hay un procedimiento legal, tenemos que poner un número, por eso existe la cláusula de modificación, lo que decía hace un momento el Alcalde, que establece que si al final de todas cuentas tengamos que seguir un procedimiento para modificar el tema, pero tenemos en este momento que poner un número, no es un tema que podamos discutirlo, porque ni siquiera está a nuestro nivel, hay una ley de por medio, no es algo que sea sujeto de discusión señores, la Ley nos obliga a poner un número, los presupuestos nos obligan a poner un número, las certificaciones presupuestarias nos obligan a poner un número.

**CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO:** Señor Alcalde, señor Ministro, en realidad yo quiero recalcar lo que usted ha manifestado casi al final, le preguntaba justamente a uno de los compañeros funcionarios de la Empresa del Metro, efectivamente no podríamos nosotros hacer esta obra, semejante magnitud, sin la participación del Gobierno, creo que debemos comenzar agradeciendo la presencia del Ministro y la participación del Gobierno, además debemos partir de la buena fe, es decir, creer en lo que nosotros mismos hacemos, yo confío en la capacidad profesional de todos quienes están acompañando este proceso, nosotros mismos hemos participado en jornadas intensas, de los estudios en fin. Además considerado que el Gobierno Nacional, no solo que está poniendo los recursos, sino que según vemos en el convenio, ha acompañado y va a seguir acompañando este proceso hasta el final, hasta cuando se cumpla, hasta cuando tengamos ya ejecutada la obra. Eso significa que el proceso de ejecución de obra de fiscalización, de control, de avance lo vamos a hacer de manera conjunta. Eso nos da una confianza, porque no solo es este Concejo Metropolitano el que asume la responsabilidad de esta Alcaldía, sino también es el Gobierno Nacional. Estamos hablando que el 2016, nosotros inauguraríamos esta primera fase, ventajosamente ya tenemos Presidente, el 2016, el Presidente Rafael Correa, sigue en funciones, eso garantiza que esta obra se va a hacer y que se va a hacer correctamente. Efectivamente la ciudad está esperando que nosotros demos este paso gigantesco, es una obra impresionante, si el Trolebús nos cambió la vida, no se diga el Metro.

*Lu*



Secretaría  
General del  
Concejo

La gente está esperando que esto suceda porque va a ser un impacto en la vida de las personas, se hacen los análisis fríos, muchas de la veces manifestando que estando de acuerdo con las bondades, sin embargo, no partamos de la mala fe, tampoco digo es una confianza ciega, porque no se trata de eso. Creo que hemos hecho lo suficiente para llegar a este momento y finalmente yo he estado participando mucho en los procesos obviamente de cosas pequeñas frente a esta obra gigante, construyendo vivienda de interés social, a partir del cooperativismo. Y ahí lo que aprendemos en una obra, qué es, contar con la fluidez primero, saber que existe el recurso para poder hacer la obra, mirar todos los procesos y los factores que pueden encarecer aquello. Efectivamente contar con un colchón que nos permita salir de algunas cosas que suceden, inflación, subida de precios, un sinnúmero de cosas, pero fundamentalmente me parece que si nosotros manejamos adecuadamente ese proceso de avance de obra, con el control necesario, la fiscalización, vamos a salir adelante.

Yo hago un comparativo y digo, cuando puedes lo poco puedes, lo mucho y se aprende en ese proceso y se hacen las cosas. Creo que éste es un necesario voto de confianza basado en cosas objetivas, aquí nos dice el Ministro de Finanzas que nuestra administración económica-financiera es sana y puede avanzar con este proyecto, tenemos el apoyo del Gobierno, entonces tenemos que dar este paso que es trascendente para la vida de la ciudad para la vida de la gente. Así que de mi parte Alcalde y compañero Ministro, llévele nuestro agradecimiento al Presidente, estamos contentos que esto avance, el agradecimiento profundo del apoyo a este proceso, además le conocemos muy bien y sabemos que va a estar ahí, al pié del cañón junto con el Alcalde, en la obra mirando permanentemente.

Pedirle Alcalde, como usted ya lo ha venido haciendo un informe permanente al Concejo y si se puede organizar algún equipo de compañeros igual de Concejales y Concejales que estemos también apoyando en esto, pues ahí estamos para respaldar Alcalde.

**CONCEJAL DR. FABRICIO VILLAMAR:** Gracias Alcalde, yo quiero utilizar los mismos argumentos por donde habíamos comenzado y me parece que lo planteado por el señor Ministro y por la Concejala Cabezas, podría ir más o menos en la misma línea. El



planteamiento inicial del Decreto Ejecutivo, es al menos el 50%, para mí al menos el 50% es, del 50% puede ser más si tal cosa podría suceder. Por otra, parte quiero tomar el planteamiento que hace el Ministro, que me parece absolutamente coherente, para poder cerrar un convenio, uno necesita tener número claros sobre los cuáles pueda moverse, ¿Cuáles son los número claros sobre los cuáles nos vamos a mover? Mil quinientos millones de dólares divididos para dos, la una parte asume el Gobierno Central, la otra parte asume el Municipio, con el mismo argumento de la falta de una claridad de números para la no aceptable posibilidad de que el valor pudiera cambiar, tampoco sería aceptable para el Municipio suscribir una cláusula que no garantiza cuál es el valor superior por el cual podría obligar a la ciudad a respaldar los valores que superen los 1.500'000.000 de dólares, incluso con la garantía del impuesto predial como lo establece el señor Jorge Sánchez, Director de Financiamiento del Metro de Quito.

Entonces sí me parece que esos son los puntos que a mí me causan dudas sobre una cláusula específica del convenio y vale la pena hacer el establecimiento de que es una cláusula específica del convenio, porque en el resto del convenio yo estoy absolutamente seguro de que esto es bueno para la ciudad y que así es como se tiene que hacer ¿En qué parte no estoy de acuerdo? En una cláusula, pero eso no significa que no respaldo el proyecto. Entonces, para poder viabilizar ya que los dos posibles firmantes del convenio se encuentran aquí, que serían el Concejo Metropolitano de Quito autorizando a su Alcalde y el Ministro de Finanzas en representación del Gobierno Central podríamos intentar una cláusula que nos garantice tanto el cumplimiento del Decreto Ejecutivo, como la voluntad del Municipio, de hacerse cargo inclusive de si es que este valor pudiera superarse ¿Qué podría ser esto Alcalde-Ministro? En caso de existir variaciones al precio estimado los suscriptores firmarán los adendum necesarios para cubrir las diferencias en partes iguales y es esto y cumplimos tanto lo que dice el Decreto Ejecutivo como la intención del Municipio de Quito de que si es que los valores cambian ahí estaremos nosotros para ponerlos.

Yo entiendo la importancia, la trascendencia que el proyecto tiene, y entiendo que para poder viabilizarlo se requiere una autorización del Concejo Metropolitano, si no es aceptada esta sugerencia que es usted quien puede aceptarla o no, en términos del Concejo. Yo lo que le voy a agradecer es que ponga a votación por separado, el texto del







Secretaría  
**General del  
Concejo**

convenio y de este artículo, me encantaría respaldar todo el convenio, pero en este artículo lastimosamente no voy a estar de acuerdo, sin embargo, le pido Alcalde, que de ser posible ponga en votación los dos temas. Gracias.

**CONCEJAL ING. NICOLAY CHÁVEZ:** Primero, aquí no hay duda del profesionalismo con lo que se ha manejado los presupuestos, mi felicitación tanto al Ministro como al Alcalde y al Concejo en pleno de la labor, ésta es una obra que Quito no se puede permitir no tenerla, pero voy a tomar las palabras de ustedes mismo, está tan bien hecho el presupuesto, hay un colchón tan bien hecho, y todo está y no se va a permitir que tenga un sobre precio este proyecto ¿Por qué deberíamos tener una cláusula tan amplia? Una cláusula que diga cualquier variación de precio será asumida por el Municipio de Quito, es más agradecido como quiteño, porque el Gobierno está poniendo aquí setecientos y pico millones de dólares, por favor, eso no queda duda que es un proyecto que viene desde el Gobierno, a través del Municipio, eso no estamos poniendo en duda.

Para mí es una cláusula demasiado amplia y por beneficio del Concejo y del señor Alcalde, deberemos encontrar una cláusula que garantizando un número exacto, que es lo que el señor Ministro pide, garantice también que en 4 o 5 años, estemos los que están aquí o no estemos, no digan estuvo autorizado a que cueste lo que cueste. No es falta de confianza ni de los números como dijo la Concejala Cabezas, está rubro por rubro. ¿Qué podría fallar señor Alcalde? Y vuelvo a las palabras de Alonso Moreno, si creemos que a cargo del Municipio, en caso de un cambio de precios o reajustes, el Municipio se hace cargo, pero pongamos una cifra, una cláusula que diga cualquier precio será asumido, porque creo que nos deja descubiertos y eso es lo que este Concejo, y usted señor Alcalde, debe procurar que no pase. De hoy en adelante insisto nadie está dudando de cómo se hizo este proyecto y ni qué es exacto, ni que el costo del kilómetro del Metro es el que estamos presupuestando ese no es el caso.

**CONCEJALA ING. MARÍA SOL CORRAL:** Buenas tardes, compañeras y compañeros, me iba a unir básicamente a las palabras de Luisa, sin embargo, yo si entiendo la preocupación de los dos compañeros Concejales, es absolutamente legítima, nosotros en la Comisión de Presupuesto, hemos hecho varios talleres, en los cuales nos hubiera encantado poder tener a algún miembro del Concejo también ahí debatiendo, discutiendo junto con la Administración, con la Financiera del Metro todos estos temas, es importante,

(11)

antes de llegar a un espacio como éste en donde entramos a la línea final, hace dos días hicimos en la Comisión de Presupuesto, lamentablemente no tuvo quórum, hicimos un taller, estaban todos los financieros del Municipio de Quito enseñándonos paso por paso la estructuración del modelo de gestión. Yo creo que cuando hay un proyecto de tal envergadura básicamente hay que jugarse, y no es que hay que jugarse un precio X, que luego nos resulte d) y que sea la ciudadanía la que pague la consecuencia de la votación de 15 Concejales apoyando una iniciativa de un Alcalde, pero sí entiendo yo que el modelo de estructuración financiera de este proyecto ha sido tan compleja que sí podría yo decir que supera de largo a los proyectos más grandes del Ecuador que son los dos anteriores que nos preceden.

Creo que lograr hoy día establecer este modelo ha sido un logro sin precedentes. Cuando empezamos la primera vez en nuestro Concejo en diciembre y aprobamos por primera vez el presupuesto de Quito, nosotros contábamos con un presupuesto de 420'000.000 de dólares, cuando una ciudad como la nuestra y que es comparativa con una ciudad como Medellín, maneja presupuestos de cuatro mil millones de dólares, para su desarrollo, para su salto a pertenecer a las grandes capitales y a las grandes ciudades de Latinoamérica, cuando hoy día hemos visto en la evolución de los ingresos presupuestarios, un avance y un incremento hasta llegar hasta los ochocientos millones de dólares, eso también debe ser contabilizado como que cada día hemos logrado generar unos mejores ingresos para el Municipio de Quito, no solamente en la ampliación de recaudación, sino en cómo hemos manejado las finanzas del Municipio que debe ser reconocido el día de hoy, porque no podemos nosotros entrar a revisar un presupuesto o una estructura financiera, sin reconocer cómo hemos logrado incrementar nuestros propios ingresos también. Cuando hablamos de un proyecto lleva o va en 4 años a ser inaugurado, y una deuda de 15 o 20 años en adelante, también tendremos las capacidades y las condiciones como para poder aumentar y mejorar nuestros ingresos, entendiéndolo que hoy un Metro no es una cosa que no hay en ninguna parte del mundo, acaba de terminarse la última línea de Metro en México, en República Dominicana y son unos costos básicamente fijos por kilómetro de Metro, entonces hoy día en un desglose de precios unitarios, nosotros podemos ver que efectivamente un presupuesto de mil cuatrocientos cincuenta, mil quinientos cincuenta millones de dólares, es lo que debería estar costando el Metro de Quito, en la inquietud de mis compañeros, lo que podría







Secretaría  
General del  
Concejo

abonar, es decir, que un proyecto de este tamaño, no es juego para Quito, este proyecto para el Ecuador nos instala como una ciudad de avanzada, una ciudad de vanguardia, pero sobre todo, coherentemente con lo que hemos votado en este Concejo durante 3 años, que es apoyar el Plan Vial, apoyar el Sistema Integrado de Movilidad, cuyo eje y columna vertebral es el Metro de Quito

Entonces yo felicito y agradezco al Ministro de Finanzas, también extiéndale a nuestro Presidente el agradecimiento, porque esto es una muestra de hacer una patria nueva, moderna diferente, de parte de quienes hacemos hoy el bloque país, en el Concejo Metropolitano, extiéndale nuestro agradecimiento, por haber contribuido en que Quito Luz de América tenga un Metro hoy día, y cumpla con uno de sus grandes ejes del modelo de gestión de nuestra ciudad. Así que de mi parte el apoyo total a un proyecto tan importante como es el Metro de Quito.

**SEÑOR ALCALDE:** Quiero aclarar un tema, estamos discutiendo este momento con el Ministro de Finanzas y es el siguiente, se da por descontado que el proyecto va a valer más, entonces el Municipio va a tener que endeudarse unilateralmente, ajustemos el proyecto sobre la base de que cuesta 1.500 y nosotros asumimos 750 y no hay modificación. Éste es un mensaje también muy importante para los oferentes, ese es el sentido fundamental, esto no va a costar más señores, esto puede costar menos, no más. Ajustemos eso, de tal manera que hacemos un convenio sobre eso. Sin establecer estos temas o sea establecemos en ese sentido una modalidad de esa naturaleza, hay el mecanismo de modificación que se establece, me parece que ese es el mensaje, porque si es muy complicado que en un convenio de estos se establezca el mensaje probable de que entonces va a costar más, eso es lo que no queremos. Entonces establezcamos un texto, si es que hay acuerdo, para que ese sea el sentido de las responsabilidades que tengamos, que quede absolutamente claro, porque podemos compañeros del Concejo, estar haciendo una cosa terrible para la ciudad, que es abriendo exactamente eso, es decir, el camino al "cielo", o puede estar dejándonos en el "infierno", porque lo que estamos diciendo entonces que es probable, que vamos a ver, que los imprevistos, hay estudios, hay precio de referencia, adecuémonos corresponsabilidades a ese precio de referencia y eso que sea muy claro para el Gobierno y para la Municipalidad.

*(Handwritten signature)*



**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Exactamente lo que acaba de decir el Alcalde, aquí lo que tiene que quedar claro es que ustedes están autorizándole a la Alcaldía, llevar adelante todos esos procesos por setecientos cuarenta y nueve punto noventa y algo y que el Gobierno Nacional va poner setecientos cuarenta punto noventa y algo. Si es así y si estamos de acuerdo en el concepto, lo que acabo de decir reemplazaría al párrafo que se encuentra ahí. El Concejo Metropolitano, perdonen el término exacto, y la Ilustre Municipalidad de Quito, autoriza que el Gobierno Municipal, lleve adelante las operaciones por setecientos cincuenta millones y el Gobierno Nacional se compromete a realizar su aporte por setecientos cincuenta millones.

**SEÑOR ALCALDE:** Yo no tendría problema si eso clarifica, además el otro elemento que me parece complicado. Yo les pido que lean el resto de cláusulas, es que tenemos posibilidades de modificación que no me están autorizando para firmar ya el contrato del Metro, está clarísimo que este convenio ni nos compromete ni para erogar recursos, no sustituye el tema, estamos discutiendo como si ya estaríamos firmando ya el contrato del Metro, éste es un instrumento que nos permite al Ministro ir y suscribir con el BID, con la CAF, cerrar la titularización, es decir, nos permite instrumentar la estructura financiera, que además será de dominio público informar aquí cuantas veces sea el caso, pero ustedes entenderán que requerimos valores claros sobre los cuales hacer la operación, y no una cosa que sea incierta, si estamos de acuerdo podemos establecer una cosa clara de responsabilidades de uno y de otro lado sobre la base de esos valores, yo sobre eso no tendría ningún problema y si el Ministro tampoco, podemos instrumentar muy rápidamente una redacción que recoja eso y creo que esto clarifica el tema. Quiero sin embargo enfatizar en el hecho de que evidentemente. El Gobierno Nacional va a ayudarnos con doscientos millones que es la operación del BEDE o cualquier sustituto, y va a darnos la garantía soberana para el crédito de proveedores. Entonces evidentemente es lógico que exista un interés del Gobierno tanto como el nuestro de que esto no pueda costar lo que sea, porque el Gobierno va a poner su mitad más la garantía del otro veinticinco o treinta por ciento, en la práctica casi el 80%, entonces no se va a quedar con medio Metro. Esto sería terrible, todos creo que somos claros en este sentido. Yo lo que



**Secretaría  
General del  
Concejo**

plantearía es poder instrumentar una redacción que quede clara como techo de uno y otro.

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** Para cerrar ahí y en la línea de lo que dice el Alcalde, yo soy el Presidente del Directorio del Banco del Estado y el accionista mayoritario del BEDE, en otras palabras, el interés de la República de que ustedes y nosotros tengamos la tranquilidad, el trabajo que estamos haciendo conjuntamente que además está bien hecho, es conjunto, no deberían tener mayor preocupación por eso, de otra parte vamos a entregar la garantía soberana, para absolutamente todo el resto de financiamiento cuando se necesite, entonces compartimos objetivos y si compartimos el objetivo y hay concepto lo que básicamente haríamos es restituir ese párrafo, por un párrafo que deje claro que ustedes autorizan un techo de tanto, y el Gobierno Nacional pone un techo de tanto, sumado los 2.500 que son 50, 50. ¿Estamos de acuerdo?

**SEÑOR ALCALDE:** Creo que eso clarifica el marco en el que está planteado. Ahora van a hacer ya a nivel técnico el texto, como para que quede claro.

**ECON. PATRICIO RIVERA, MINISTRO DE FINANZAS:** El concepto es, ustedes autorizan siete cuarenta y nueve punto noventa y no sé cuánto y yo pongo siete cuarenta punto noventa y no sé cuánto.

**SEÑOR ALCALDE:** Okey, estamos. Quiero plantear con estos elementos que van a ser incorporados al texto, someter a votación la autorización para que se suscriba con estos elementos que están planteados. Sírvase tomar votación.

**SECRETARIA GENERAL:**

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO
1. SR. JORGE ALBÁN	x		
2. ING. MANUEL BOHÓRQUEZ	Ausente		

*Handwritten signature or mark.*

3. ECON. ELIZABETH CABEZAS	X con observaciones		
4. ING. MARÍA SOL CORRAL	x		
5. ING. NICOLAY CHÁVEZ	X con observaciones		
6. LCDO. FREDDY HEREDIA	X		
7. DRA. BEATRIZ LEÓN	Ausente		
8. PROF. LUISA MALDONADO	X con los agradecimientos al señor Presidente.		
9. SR. ALONSO MORENO	X con los agradecimientos no solo del bloque país.		
10. DR. PABLO PONCE	X es que en este debate es lo importante que los proyectos de ciudad sean unánimemente respaldados por el Concejo.		
11. SR. MARCO PONCE	Ausente		
12. LCDO. EDDY SÁNCHEZ	x		
13. ECON. DÉNNECY TRUJILLO	Ausente		
14. B.A. PATRICIO UBIDIA	x		

*M*





Secretaría  
General del  
Concejo

15. DR. FABRICIO VILLAMAR	X con las observaciones.		
16. DR. AUGUSTO BARRERA, ALCALDE	x		
VOTACIÓN TOTAL	12 votos a favor.		

**SEÑOR ALCALDE:** Quiero llamar la atención y pedir que en la información que hagamos se señale la unanimidad con la que los presentes han aprobado este instrumento y permítenme decir la ausencia de quienes no han participado en un proyecto fundamental para la ciudad. Incluso para tener puntos de vista diferentes hay que estar aquí y poner las ideas. Eso me parece fundamental, le agradezco enormemente al Ministro.

**CONCEJALES PRESENTES EN LA SESIÓN DE CONCEJO Y EN LA VOTACIÓN:** JORGE ALBÁN, ELIZABETH CABEZAS, MARÍA SOL CORRAL, NICOLAY CHÁVEZ, FREDDY HEREDIA, LUISA MALDONADO, ALONSO MORENO, PABLO PONCE, EDDY SÁNCHEZ, PATRICIO UBIDIA FABRICIO VILLAMAR (11), **CONCEJALES AUSENTES:** MANUEL BOHÓRQUEZ, BEATRIZ LEÓN, MARCO PONCE Y DÉNNECY TRUJILLO (4).

#### **RESOLUCIÓN No. 2013-194**

EL CONCEJO METROPOLITANO POR MAYORÍA, (12), luego de conocer la estructura financiera para el financiamiento del Proyecto Metro de Quito, así como el proyecto de Convenio Marco y toda su documentación técnica y legal habilitante, de conformidad con lo establecido en los artículos 57 y 87 literal d), y 60 y 90 literal n) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, **resolvió:**

1. Autorizar al Señor Alcalde Metropolitano a suscribir el Convenio Marco Interinstitucional entre el Estado Ecuatoriano – Ministerio de Finanzas y el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de concretar el aporte del Gobierno Central al proyecto de la Primera Línea del Metro de Quito.

2. Autorizar al Señor Alcalde Metropolitano a realizar todas las gestiones y a suscribir todos los instrumentos legales, entre otros, los convenios subsidiarios y/o de restitución de valores, para cumplir los compromisos que se deriven del Convenio Marco, ajustándose a la normativa nacional y metropolitana vigentes.

Resolución que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

\*\*\*\*\*

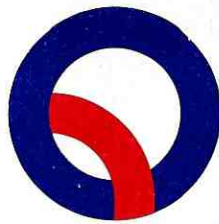
- III. Primer debate del proyecto de Ordenanza reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 237, del 27 de abril del 2012, de creación de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito.

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Esta Ordenanza vamos a discutirla en primer debate, tiene dos partes importantes, les voy a pedir que se haga la presentación, insisto es primer debate lo haremos el segundo debate en pocos días espero. Las dos partes son las siguientes: la Ordenanza permite justamente, creo que Fabricio lo planteaba, ya lo hizo el Ministro, el mecanismo de operación del IVA, en la medida en que los gobiernos autónomos son exentos del IVA, la Ordenanza posibilita que sin modificar la estructura de la empresa el Municipio le delegue a la Empresa toda la operación del Metro y con eso somos beneficiarios del tema de la exoneración del IVA, esto realmente nos ahorra ciento ochenta millones de dólares. Éste es el un componente y el otro componente que es muy importante, es que establece un mecanismo de transferencia de los flujos del nuevo aeropuerto, para que estos flujos puedan ser titularizados, nosotros como Municipio aseguramos el funcionamiento de la empresa, pero asumimos esos flujos lo cual permite que sean calificados como triple A), es decir, es básicamente una demanda desde el punto de vista del mercado de valores, porque si pasan en 50 manos ya no es triple A), es doble A) o simplemente B) que tienen otro valor en el mercado. Entonces perdemos dinero, en síntesis estos son los dos temas de la Ordenanza, les pido por favor a los compañeros de la Empresa. Para los compañeros, le conocen a Galo Torres, él dirigía antes el proceso de







Secretaría  
General del  
Concejo

transición de la EMDUQ ahora es el Gerente Jurídico de la Empresa Metro, lo cual es bueno, conoce perfectamente los procedimientos municipales, con varios de ustedes ha compartido en directorios. Él está a cargo de los procedimientos jurídicos del Metro.

**DR. GALO TORRES, GERENTE JURÍDICO DE LA EMPRESA METRO:** Señor Alcalde, señoras y señores Concejales, buenas noches, buenas noches a todas y todos los presentes. Como ha manifestado el señor Alcalde, el proyecto de Ordenanza que se pone a consideración en primer debate, del Concejo Metropolitano, es un proyecto de Ordenanza reformativa de la Ordenanza Metropolitana No. 237, sancionada el 27 de abril que creó la Empresa Metropolitana, Metro de Quito. El proyecto de Ordenanza aborda fundamentalmente dos temas como ya señaló el señor Alcalde, lo que se busca con esto es solventar el tema de la reforma que se produjo a finales del año 2011, con la Ley de Fomento Ambiental, que reformó y eliminó la posibilidad de las empresas públicas de recuperar el IVA, debemos brindar al proyecto Metro, el mejor marco jurídico, entre ellos el mejor marco tributario que si es posible, de esta manera nosotros planteamos en la primera parte de la Ordenanza, lo que buscamos es brindar ese marco jurídico tributario óptimo para el proyecto de esa manera el Municipio adquiriría la calidad de contratante, todos los contratos serían celebrados por el Municipio, pero la estructura de la Empresa no se modifica, sino que en el mismo proyecto de Ordenanza se está planteando una delegación total para llevar adelante los procesos precontractuales, los procesos de evaluación de oferta, la adjudicación, la celebración de los contratos, la administración y la liquidación final de los contratos, hasta finalizar totalmente la construcción del proyecto.

En la segunda parte se refiere a aspectos financieros, básicamente al proceso de titularización, como ya señaló el señor Alcalde, es fundamental en estos procesos, nosotros debemos contratar una empresa calificadora de riesgos, que va a determinar las posibilidades de éxito, que tan identificados están los recursos con los que se va a cubrir estas obligaciones en la emisión de los títulos y necesitamos para garantizar que el proceso sea exitoso una calificación triple A), es por eso que las calificadoras piden que sea posible identificar claramente los recursos, las fuentes de financiamiento y que esos recursos van a fluir hacia el pago de estas obligaciones, es por eso que la segunda parte de



la Ordenanza a partir de los artículos 5, contemplan justamente la transferencia de los recursos del nuevo aeropuerto de Quito, hacia una cuenta especial, que sería la que sirva para cubrir las obligaciones derivadas de la emisión de los títulos. También está contemplado un artículo sobre el otorgamiento de las garantías para la obtención de los otros financiamientos que están a cargo del Municipio.

Además hemos precautelado y hemos discutido el tema con la EMSA, para garantizar el flujo de los recursos necesarios para cubrir los costos de operación de la Empresa de Servicios Aeroportuarios. Este proyecto de Ordenanza ha sido canalizado, cuenta con informes favorables de la Procuraduría. Eso es básicamente el texto que se pone a consideración en el primer debate para el Concejo Metropolitano.

**SEÑOR ALCALDE:** Este texto es bastante simple, tiene 6 o 7 artículos, es el primer debate, cualquier observación podrían plantearse ahora o en el transcurso de los próximos días sobre este tema.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** Una observación puntual, en el Art. 5, en la tercera línea debería decir en vez de la participación del Municipio de los beneficios económicos por la operación del aeropuerto, debería decir, los beneficios económicos previstos en el Acuerdo de Alianza Estratégica, porque la operación del aeropuerto incluye otro tipo de valores, como por ejemplo, las contribuciones, las tasas que cobrará DAC por las tasas de seguridad. Entonces es el concepto operativo.

**SEÑOR ALCALDE:** Es lo que es nuestro. Correcto, sí, pero es correcto hacer la precisión, porque podríamos tener algún problema.

**CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO:** Quiero hacer una pregunta, ¿Si la Empresa de Servicios Aeroportuarios, va a financiarse con presupuesto municipal? ¿Eso está

44



Secretaría  
General del  
Concejo

presupuestado o tenemos que hacer reforma? Otra pregunta, ¿Sí todos los rubros de la Empresa Aeroportuaria pasan a la Empresa del Metro? ¿Cómo es esto? O ¿Solamente a través del fideicomiso? ¿Pero qué pasa con los costos operativos, propios del funcionamiento? Y ¿Si a lo mejor tendríamos que hacer ahí alguna reforma, a la Empresa de Servicios Aeroportuarios? Esas consultas Alcalde, que no me queda claro.

**SEÑOR ALCALDE:** Recojamos todas las inquietudes para poder hacer una explicación, con mucho gusto.

**CONCEJAL DR. FABRICIO VILLAMAR:** Simplemente un cambio en el Art. 8, porque la redacción no es la más feliz, porque de acuerdo a esta redacción, se le impone al Concejo un sistema de aprobación que no funciona así, o sea básicamente el Concejo podrá aprobar pero no con esta redacción, es mandatoria para un tema que no compete en una Ordenanza. Esto tenemos que hacerlo dentro del manejo del presupuesto.

**CONCEJAL ING. NICOLAY CHÁVEZ.** Yo tenía algunas preguntas. Una, ¿En caso de requerirse para el adecuado financiamiento el proyecto Metro, el Municipio de Quito, podrá transferir a la Empresa Pública, recursos o derechos adicionales y otorgar las garantías necesarias para obtener el financiamiento? Quisiera saber, cuando hablamos de garantías, una de las preguntas ¿Qué tipo de garantías el Municipio pondría? La segunda pregunta es ¿En la fuente repago, ya en los anexos, si dice que se dará una garantía municipal por medio de un porcentaje del ingreso proveniente del impuesto predial, esto es la garantía a seguir, asumo yo, que un porcentaje del impuesto predial de los quiteños va a garantizar el repago del Metro? Esas dos preguntas nada más.

**CONCEJALA ING. MARÍA SOL CORRAL:** Para consultar ¿En qué Comisiones podemos nosotros ir a poner observaciones y a rescatar dudas, inquietudes?

**SEÑOR ALCALDE:** En la medida en que compete a 3 Comisiones, ésta es una Ordenanza de iniciativa del Ejecutivo, podríamos tener entre el primero y segundo debate, una mixta



de Presupuesto, Conectividad y de Movilidad que son las 3, en la medida en que afecta, topa aspectos de orden económico, es una iniciativa organizada con las empresas fundamentalmente, pero podríamos hacer una Comisión triple para poder recoger los temas de debate.

**CONCEJALA ING. MARÍA SOL CORRAL:** Para prepararnos y hacer ahí la discusión. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Claro, sí, lógicamente. Quiero clarificar algunos temas y quiero pedir a Galo o a Edgar, está aquí además el Gerente de la Empresa de Servicios Aeroportuarios y la Gerenta de la Gestión del Contrato, para clarificar exactamente la naturaleza, sería bueno explicar, ¿Cuáles son los recursos? ¿Cómo se asegura el financiamiento de la Empresa de Servicios Aeroportuarios? Tal vez hay que entender que la Empresa de Servicios Aeroportuarios, hasta ahora es básicamente el aeropuerto, no solo es el aeropuerto, es el componente de seguridad, es el componente ahora de zona de desarrollo económico especial, es decir, la empresa se va a transformar muchísimo, hasta ahora es la que ha manejado un poco el contrato y un poco más, la diversificación que la empresa va a tener es mayor, nosotros lo que estamos haciendo es evitar que los recursos vayan a la Empresa, de la Empresa al Municipio, del Municipio a la Empresa Metro, porque en ese traslado a la plata no le pasa nada, pero se pierde el riesgo de calificación de los recursos. Ese es el problema, es decir, la calificadora de recursos, algunos de ustedes conocen cada vez que pasa de mano, baja un nivel, entonces los "ochenta millones", en valor real perdemos plata. Entonces lo que estamos haciendo es asumir directamente esos recursos a cambio de asegurar en el presupuesto municipal, obviamente vamos a tener más ingresos, entonces es de alguna manera una operación contable, tenemos más ingresos y asumimos los gastos, pero ya tenemos directamente esos ingresos. No sé si tienes una lámina explicativa Edgar sobre el tema.

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:** Específicamente Alcalde, sobre eso no, pero podría explicar verbalmente. Hay que

*Ed*





Secretaría  
General del  
Concejo

entender que el proceso de titularización, se hace antes de que existan los flujos, es contra los flujos futuros, si nosotros vamos a emitir unos títulos por ochenta millones de dólares, contra flujos futuros que se generarán con la operación del aeropuerto. Ahora, la normativa ecuatoriana señala que no se pueden emitir títulos por montos más allá del 50% de los flujos que se prevean a futuro, digamos, por poner un ejemplo, se prevén 100 dólares de flujo a futuro, solo 50 dólares pueden titularizar, los otros 50 quedan a manera de una reserva. Entonces ¿Cómo es que van a fusionar esto? De los flujos que le corresponden al Municipio, generados en la operación o de la Alianza Estratégica, por el tema del aeropuerto entrarán a un fideicomiso, apenas el 50% de esos flujos va a servir para redimir los títulos, para pagar los títulos, a las fechas de vencimiento que se vayan generando de acuerdo al diseño que se establezca, el otro 50%, el fideicomiso de la entrega al Municipio, porque ese es el titular de esos flujos. Entonces el Municipio le da el destino que corresponda y que considere más adecuado, incluyendo en ese destino los recursos necesarios para la operación de la Empresa del Aeropuerto, en otras palabras el 50% de los ingresos que se reciban servirán para redimir los títulos, el otro 50% va directamente al Municipio y de eso el Municipio en el marco de la estrategia presupuestaria y del plan presupuestario entregará los recursos que necesite y garantiza así, la operación de la empresa. Ése es el modelo.

**SEÑOR ALCALDE:** Es decir, tenemos un colchón amplio, fondeamos la titularización con ese 50 y el otro 50 es no solo para financiarle a la empresa, sino para el propio Municipio, ese es un poco el concepto, pero haciendo directamente como flujos municipales, no perdemos la calificación del nivel de crédito. Yo les quiero además insistir, yo sé que es un elemento novedoso, pero tiene dos cosas muy importantes. La primera, es que concreta un elemento que es valioso y es que efectivamente la buena renegociación del aeropuerto va a ayudar a financiar el Metro. Ésta es la manera más clara y la segunda, es que muy probablemente los papeles de esos flujos futuros van a ser comprados por quien quiera, estamos pensando establecer, probablemente, desde títulos de 1.000 dólares, entonces quien quiera va a tener un papel del Metro y eso es lo único que se garantiza, tal vez, para responder la pregunta de Nicolay Chávez, eso es lo que se garantiza como se hace con cualquier procedimiento de bolsa.

*Handwritten mark*

No es que estamos garantizando ni el Metro, garantizamos los papeles emitidos por el propio Municipio. Eso es lo lógico, no es que sea una garantía financiera, obviamente garantizamos como dice la ley, con recursos estables y permanentes que son los recursos de los impuestos, pero estamos hablando de eso; eso va a ser muy bueno, yo inclusive estaba hablando con los compañeros a ver si ampliamos un poco, veamos cómo va lo del aeropuerto, pero es un método bien interesante, que la gente tenga una acción de 1.000 dólares del Metro, es una maravilla, que el propio sistema financiero, la economía solidaria pueda tener una acción, que el sistema financiero privado tenga una acción, es una maravilla, esto va a transformar el mercado de papeles de esta ciudad, que en la práctica casi no hay, entonces vamos a dinamizar también la participación de privados.

Hemos hablado con cooperativas, con los bancos, incluso con los bancos grandes, con fondos de jubilados, hay mucho interés. Yo creo que esta titulación de casi 80 millones nos va a quedar corta en relación al interés que hay del mercado, porque son papeles muy seguros, tienen el valor emblemático, el papel es del Metro y además están asegurados, van a ser triple A.

**ING. EDGAR JÁCOME, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA METRO DE QUITO:**

Un tema importante, es recordar que la titularización tiene un plazo, se emitirán títulos hasta 16 años, bajo el convenio que hemos hecho con el BIESS, para que el BIESS compre sus títulos. Por lo tanto, los flujos futuros de los 16 años, servirán para esto y no de todo el período de concesional, esto es importante, es decir, a partir del año 17 o 16 para adelante quedan absolutamente liberados los recursos.

**SEÑOR ALCALDE:** Quedan liberados esos recursos. Éste es el concepto básico, cualquier observación que la hagamos, es necesaria en esta Ordenanza para iniciar el trámite en la Superintendencia de Compañías, entiendo que hay una Dirección del Mercado de Valores, para iniciar ya con los procesos. Les agradezco mucho, doy por terminada la sesión.





Secretaría  
General del  
Concejo

**RESOLUCIÓN No. 2013-195**

EL CONCEJO METROPOLITANO POR MAYORÍA (12), RESOLVIÓ APROBAR EN PRIMER DEBATE LA ORDENANZA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 237, DEL 27 DE ABRIL DEL 2012, DE CREACIÓN DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO.

\*\*\*\*\*

SIENDO LAS VEINTE HORAS CON VEINTE MINUTOS, DEL MIÉRCOLES TRECE DE MARZO DEL AÑO DOS MIL TRECE, SE DA POR TERMINADA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

Dr. Augusto Barrera Guarderas  
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

Abg. Patricia Andrade Baroja  
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

Transcripción: MSI  
Revisado y depurado: PCP.