

ACTA No. 2016 - 118 - E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 29 DE ABRIL DE 2016

SIENDO LAS DIECISÉIS HORAS CON DIECISIETE MINUTOS DEL VIERNES VEINTINUEVE DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LA ASISTENCIA DE LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SRA. JULIA ALMEIDA | CONCEJALA |
| 2. MSC. SOLEDAD BENÍTEZ | CONCEJALA |
| 3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 4. SR. FRANCISCO CHICAIZA | CONCEJAL |
| 5. ABG. MIGUEL CORO | CONCEJAL |
| 6. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 7. ABG. SERGIO GARNICA | CONCEJAL |
| 8. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 9. SR. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 10. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 11. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 12. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 13. ECON. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 14. ABG. RENATA SALVADOR | CONCEJALA |
| 15. LIC. EDDY SÁNCHEZ | CONCEJAL |
| 16. MSC. PATRICIO UBIDIA | CONCEJAL |
| 17. SRA. IVONE VON LIPPKE | CONCEJALA |

ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ECON. MIGUEL DÁVILA CASTILLO
DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ

ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS

ADMINISTRADOR GENERAL
PROCURADOR
METROPOLITANO (E)
SECRETARIA GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO

Página 1 de 81

ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO

PROSECRETARIO GENERAL DEL
CONCEJO METROPOLITANO

SEÑOR ALCALDE: Muy buenos tardes, señoras y señores concejales, público presente, bienvenidos a esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Señorita Secretaria, por favor, dígnese constatar el quórum.

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Buenas tardes señor Alcalde, señores y señoras concejales, contamos con la presencia de 17 señoras y señores concejales, más la suya, con lo cual tenemos el quórum legal para iniciar la sesión extraordinaria.

SEÑOR ALCALDE: Gracias. Una vez constatado el quórum, declaro instalada la presente sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo 319 del COOTAD. Por favor demos lectura al orden del día.

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Procede a dar lectura del orden del día.

SEÑOR ALCALDE: Gracias. Pasemos por favor al primer punto del orden del día.

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:

ORDEN DEL DÍA:

- I. Conocimiento y resolución respecto de la autorización requerida por Procuraduría Metropolitana para el desistimiento del juicio No. 17308-1993-1165, seguido en contra de Mirtha Teresita del Niño Jesús Fierro Bolaños y Celso Agustín López Aguilar.

SEÑOR ALCALDE: Señor Procurador.

DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ, PROCURADOR METROPOLITANO (E):
Gracias señor Alcalde, señores concejales muy buenas tardes. En realidad este juicio se

inició por cuanto no se había llegado a un acuerdo con la parte afectada en el año 1993; el 22 de septiembre del 2009 se llegó ya a un acuerdo con el Notario Vigésimo Segundo del Cantón Quito se suscribió la escritura pública de transferencia de dominio mediante la cual los demandados transfirieron ya a favor del Municipio el predio afectado, en tal virtud la EPMOP ha solicitado que se requiera al Concejo Metropolitano de Quito la autorización correspondiente para desistir del referido juicio especial, esa es la motivación señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: ¿Alguna observación? Someta a votación la aprobación del informe del señor Procurador, señorita Secretaria.

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Señoras y señores miembros del Concejo, por favor, someto a votación el otorgamiento de la autorización requerida por la Procuraduría Metropolitana.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN				✓
2. SRA. JULIA ALMEIDA	✓			
3. MSC. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
5. SRTA. CARLA CEVALLOS				✓
6. ABG. DANIELA CHACÓN				✓
7. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
8. ABG. MIGUEL CORO	✓			
9. ABG. EDUARDO DEL POZO				✓
10. DR. PEDRO FREIRE	✓			
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
12. DR. MARIO GRANDA	✓			
13. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
14. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
15. DRA. RENATA MORENO	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			

20. MSC. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	18 votos a favor			4 ausencias

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Con el voto unánime de los presentes queda autorizado.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (18 VOTOS A FAVOR), DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 57 LITERAL D), 60 LITERAL A), 87 LITERAL D), 90 LITERAL A), 323 Y 331 LITERAL J) DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN, RESUELVE: AUTORIZAR AL SEÑOR PROCURADOR METROPOLITANO, PARA DESISTIR DEL JUICIO No. 17308-1993-1165, QUE SE TRAMITA EN EL JUZGADO OCTAVO DE LO CIVIL DE PICHINCHA, ACTUAL UNIDAD JUDICIAL CIVIL CON SEDE EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EN CONTRA DE MIRTHA TERESITA DEL NIÑO JESÚS FIERRO BOLAÑOS Y CELSO AGUSTÍN LÓPEZ AGUILAR, EN VIRTUD DE QUE EL PREDIO OBJETO DE DICHO JUICIO YA FUE TRANSFERIDO A FAVOR DE LA MUNICIPALIDAD, MEDIANTE ESCRITURA PÚBLICA CELEBRADA EL 22 DE SEPTIEMBRE DE 2009, ANTE EL NOTARIO VIGÉSIMO SEGUNDO DEL CANTÓN QUITO, E INSCRITA EN EL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EL 3 DE DICIEMBRE DEL MISMO AÑO.

RESOLUCIÓN QUE PONGO EN SU CONOCIMIENTO PARA LOS FINES PERTINENTES.

- II. Conocimiento y resolución respecto de los informes emitidos por la Comisión de Propiedad y Espacio Público que se detallan a continuación:

1. IC-2016-067

Petición	Solicitud de declaratoria de bien mostrenco. Petición 21 de julio de 2015.	
Peticionario	Cooperativa de Vivienda Comité del Pueblo No. 2	
Identificación del predio	Predio No. 248900, clave catastral No. 12709-51-008, ubicado en la calle Fernando Ortega, parroquia Comité del Pueblo.	
Informes Técnicos	Certificado de catastro emitido por la Dirección Metropolitana de Catastro, señala lo siguiente:	
	<i>Datos del titular registrado en el catastro.</i>	
	<i>Nombre o Razón Social</i>	COOPERATIVA DE VIVIENDA COMITÉ DEL PUEBLO No. 2
	<i>Documentos de identidad No.</i>	1790484831001
	<i>Identificación y ubicación del bien inmueble.</i>	
	<i>Clave Catastral</i>	1270951008
	<i>Número Predio</i>	248900
	<i>Ubicación</i>	<i>Parroquia:</i> COMITÉ DEL PUEBLO
		<i>Dirección:</i> E13B FERNANDO ORTEGA -
	<i>Clase</i>	URBANO
	<i>Datos del bien inmueble</i>	
	<i>Denominación</i>	
	<i>Derechos y Acciones</i>	NO
	<i>Superficie de terreno según escritura</i>	131,00 m ²

	Superficie de terreno según levantamiento o restitución	0,00 m ²	
	Superficie de construcción	0,00 m ²	
	Área de Construcción Cerrada	0,00 m ²	
	Área de Construcción Abierta	0,00 m ²	
	Frente principal	28,09 m	
	Local Principal	Año de construcción	
		Destino Económico	8 RECREACIÓN Y DEPORTE
	Avalúo vigente del bien inmueble		
	Avalúo del terreno	11.790,00	
	Avalúo Construcciones Abiertas	0,00	
	Avalúo Construcciones Cerradas	0,00	
	Avalúo de adicionales constructivos	2.507,50	
	Avalúo total del bien inmueble	14.297,50	
	Oficio de 10 de septiembre de 2015, de la Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles: informe técnico desfavorable.		
Informe Legal	Oficio 7 de marzo de 2016, de la Procuraduría Metropolitana: criterio legal desfavorable.		
Dictamen de Comisión	DESFAVORABLE , a la petición formulada, respecto de la declaratoria como bien mostrenco del predio de la referencia; y, por lo tanto, el archivo del trámite, informando al peticionario sobre este particular.		

SEÑOR ALCALDE: Concejal Freire.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Gracias señor Alcalde, señores concejales, estaba revisando este expediente y en definitiva no encuentro el título de propiedad del Comité del Pueblo, aquí se basa en el informe de Avalúos y Catastros que señala y dice: "que el predio está catastrado a nombre del Comité del Pueblo" y en el mismo informe de Avalúos y Catastros dice: "el catastro ni quita ni da propiedad", y tiene razón, no hay titular de dominio, porque de acuerdo al artículo 1740 del Código Civil, la venta de bienes raíces, servidumbres en una sucesión hereditaria no se refutan perfectas ante la ley mientras no se haya otorgado escritura pública o conste en los casos de subasta del auto de adjudicación debidamente protocolizada e inscrita. Aquí dice en el catastro que consta a nombre del Comité del Pueblo, por lo tanto no podemos declarar bien mostrenco porque el titular es el Comité del Pueblo eso no corre en materia legal, en materia jurídica.

Esto de los bienes mostrencos tiene que demostrarse con claridad y conforme a la ley que existe una escritura pública inscrita en el Registro de la Propiedad, por lo tanto, no encuentro aquí el titular de dominio y para mí puede declararse bien mostrenco, no hay titular de dominio, no existe el título en el expediente, es un inmueble que está ocupado ya, señor Alcalde, por una cancha deportiva, según las fotografías que veo aquí. El procedimiento de declaratoria de bien mostrenco tiene sus causales jurídicas, y una de esas es publicar por la prensa una vez que el Concejo declara como bien mostrenco para que cuando se publique por tres veces en la prensa, ahí haya la oposición.

En la sesión anterior, por ejemplo, en el inmueble que estaba ocupando Diabluma, debió declararse bien mostrenco, para que cuando se publique por la prensa Diabluma diga señor no puede declarar bien mostrenco porque yo estoy en posición del bien inmueble pero regresó a la Comisión y esperamos que la comisión en ese sentido se manifieste.

Entonces, yo considero que no podemos archivar esto, porque para mí no existe el titular de dominio, sigue siendo un inmueble sin titular de dominio, susceptible de que el Municipio y el Concejo declare como bien mostrenco.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Reina.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: En la comisión habíamos tenido la precaución de averiguar si existe o no título de propiedad, advierto que no tuve la precaución de leer

Página 7 de 81



con mis propios ojos ese título de propiedad, pero confiando en el informe que señala que tiene título de propiedad la cooperativa de vivienda y es más en cuerpo cierto, es que se emitió el dictamen que no puede declararse bien mostrenco. Tendremos la precaución de que nos anexasen los detalles de la escritura, del título de propiedad y que formen parte de los informes para que quede con mucha precisión de que existe realmente el título de propiedad, primer aspecto.

En segundo lugar, una vez que tengamos esas precauciones de conocer el certificado del Registro de la Propiedad, tendrá que obtenerse el certificado de gravámenes, tendremos esa precaución. Quiero hacer el siguiente ejercicio y quiero establecer porque nosotros emitimos un dictamen de que se archive, es más si ya tenemos un título de propiedad debidamente garantizado, verificado con el certificado de gravámenes, con la escritura, conociendo en que notaría se ha celebrado, creo que no debiera ser incorporado en el orden del día porque ya se verifica que tiene dominio, ya tiene titular, y entonces, ya no es que el Concejo va poder decidir otra cosa, solamente se hace una constatación documental, se obtiene los informes de todas las unidades y por eso que el conocimiento de la comisión debiera ser de que se conoce y una vez que hay el título de propiedad que se archive y que no necesariamente se le ponga en el orden del día y venga al Concejo, es mi criterio, y se archiva el proceso informándosele al solicitante y además se le da a conocer los datos de quien es el titular, eso quería decir, muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Garnica.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, compañeros y compañeras, en efecto tengo la misma preocupación y vemos que coincidimos, si bien tenemos del magnético que nos llega el orden del día, los datos en donde se determina que está catastrado el bien inmueble, pero no tenemos acceso a mayor documentación que permita justificar el derecho de dominio sobre el inmueble que estamos tratando. Es decir, sería bueno contar con el certificado de gravámenes otorgado por el Registrador de la Propiedad y de esa manera se clarificaría que es lo que acontece, no solamente la escritura porque una escritura que no esté debidamente inscrita no puede dar un valor jurídico en ese sentido. Yo quisiera preguntar a Luis frente a este caso ¿no será lo más recomendable dejar pendiente hasta que se abone con mayor información y de esa manera tomar la decisión más correcta dentro del Concejo Metropolitano?

SEÑOR ALCALDE: Concejal Ponce.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Gracias Alcalde, señoras y señores concejales, publico presente, un poco abonando a lo que manifiesta el concejal Garnica, es decir, en la declaratoria de bien mostrenco se hace las publicaciones del caso y quien se crea con derecho al predio que está a punto de ser declarado bien mostrenco, tiene que venir con los documentos del caso, presentar los mismos y esto nos lleva a archivar el tema, pero antes no; es decir, el hecho de estar catastrado, si yo tengo un terreno y muero sin herederos, el terreno se va a convertir en bien mostrenco, a pesar de estar catastrado y se va a dar cuenta el Municipio cuando vea que yo llevo algunos años muerto y por ende no he pagado el impuesto predial, esto funciona así, los bienes mostrencos surgen principalmente de la causa que acabo de mencionar por lo tanto, sugiero que esto eventualmente vuelva a la Comisión hasta que se presente la documentación del caso o en su defecto proceder por la falta de pruebas documentales específicas. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Freire.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE. En realidad el tema es netamente jurídico y legal, yo he leído la norma legal del 1740 que dice que para ser titular de dominio yo tengo que tener una escritura pública debidamente inscrita en el Registro de la Propiedad, se produce la transferencia en el momento que yo inscribo el documento en el Registro de la Propiedad.

Este es un bien sin titular de dominio porque el catastro es con fines tributarios, no ni quita ni da propiedad el catastro y ellos mismo dicen en su formulario el catastro ni quita ni da propiedad, yo si sugiero que esto regrese a la Comisión y se pida la información necesaria.

Para el Municipio, por ejemplo, las ordenanzas de urbanización se protocolizan en una escritura pública y eso se inscribe en el Registro de la Propiedad y se transfieren los bienes a favor del Municipio, todo eso debe investigarse, porque esto de los bienes mostrenco es peligroso para nosotros como concejales, sino declaramos bienes mostrencos cuando no tienen titular de dominio podemos tener consecuencias jurídicas en el futuro, por tanto si es necesario hacer un análisis profundo jurídicamente para declarar un bien mostrenco.

Ingresar a la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, 16h31 (18 concejales)

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 16h31 (17 concejales)

Yo les había puesto un ejemplo del derecho romano que cuando se perdía una vaca se salía a la plaza mayor y se decía se ha perdido una vaca, por tres días, y se asomaba el dueño se llevaba la vaca, pero justificaba, aquí es igual, se declara bien mostrenco, se publica por la prensa y una vez que se publica por la prensa, ahí asoman los dueños y dicen no señor yo soy titular de dominio o no señor, yo estoy en posesión de ese bien inmueble, entonces, bajo esas condiciones debemos declarar los bienes mostrencos, para mí este es un bien que puede ser declarado bien mostrenco porque no tiene titular de dominio legalmente, es decir no tiene escritura inscrita en el Registro de la Propiedad.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Reina.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA. Entonces la pregunta es, ¿quién debe encargarse de constatar de que existe el título de propiedad? no creo que sea papel de cada uno de los concejales, hay un informe legal y el informe legal tiene que observar; Procuraduría tiene observar, adjuntar todos los documentos que avalicen su informe, porque la Procuraduría en este informe nos ha dicho que tiene titular, le correspondía por lo tanto verificar, adjuntar ese informe, y entonces, valga la oportunidad para que en los próximos casos no esperen que los concejales les estemos pidiendo sino que los adjunten y los presenten debidamente. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: De lo que puedo recabar existiría la posición unánime de que regrese a la comisión, ¿eleva a moción concejal Freire su planteamiento?

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 16h32 (18 concejales)

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Sí.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Apoyo la moción.

SEÑOR ALCALDE: Señorita Secretaria someta a votación ordinaria la moción presentada por el concejal Freire, secundada por el concejal Ponce.

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Señoras y señores concejales por favor, someto a votación ordinaria la moción para que el informe IC-2016-067 regrese a la comisión de origen.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN				✓
2. SRA. JULIA ALMEIDA	✓			
3. MSC. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
5. SRTA. CARLA CEVALLOS				✓
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
8. ABG. MIGUEL CORO	✓			
9. ABG. EDUARDO DEL POZO				✓
10. DR. PEDRO FREIRE	✓			
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
12. DR. MARIO GRANDA	✓			
13. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
14. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
15. DRA. RENATA MORENO	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSC. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	19 votos a favor			3 ausencias

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Con el voto unánime de los presentes el informe IC-2016-067 regresará a la Comisión.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (19 VOTOS A FAVOR) DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 415 Y 419 LITERAL C) DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN; Y, 605 DEL CÓDIGO CIVIL, **RESUELVE:** DEVOLVER A LA COMISIÓN DE PROPIEDAD Y ESPACIO PÚBLICO, EL INFORME No. IC-2016-067,

Página 11 de 81



RELACIONADO CON LA DECLARATORIA DE BIEN MOSTRENCO DEL PREDIO No. 248900, CLAVE CATASTRAL No. 12709-51-008, UBICADO EN LA CALLE FERNANDO ORTEGA, PARROQUIA COMITÉ DEL PUEBLO, A FIN DE QUE SE REALICE UN NUEVO ANÁLISIS DEL MISMO, EN LO RELACIONADO CON EL TÍTULO DE PROPIEDAD DEL INMUEBLE OBJETO DEL TRÁMITE.

CON LA RESOLUCIÓN DEL CONCEJO METROPOLITANO, COMUNÍQUESE AL INTERESADO Y A LAS DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS.

2. IC-2016-068

Petición	Solicitud de reversión de comodato. Petición 8 de septiembre de 2015.				
Peticionario	Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles.				
Identificación del predio	Predio No. 131768, clave catastral No. 30001-16-014, ubicado en las calles Flores y Sucre, parroquia Centro Histórico.				
Informes Técnicos	<p>Oficio de 24 de junio de 2015 de la Administración Zonal Centro Manuela Sáenz: informe técnico favorable.</p> <p>Oficio de 28 de abril de 2015 de la Dirección Metropolitana de Catastro, remite los datos del inmueble en referencia:</p> <p>“(…)</p> <p>FICHA: 1 DE 1</p> <p>DATOS TÉCNICOS DE INMUEBLES MUNICIPALES</p> <p>1.- DATOS TÉCNICOS DEL INMUEBLE SOLICITADO.</p> <p>1.1.- ÁREA DE TERRENO Y/O EDIFICACIONES:</p> <table> <tr> <td>ÁREA DE TERRENO:</td> <td>526,12 m²</td> </tr> <tr> <td>ÁREA DE CONSTRUCCIÓN</td> <td>98,30 m²</td> </tr> </table> <p>1.2.- IDENTIFICACION CATASTRAL:</p>	ÁREA DE TERRENO:	526,12 m²	ÁREA DE CONSTRUCCIÓN	98,30 m²
ÁREA DE TERRENO:	526,12 m²				
ÁREA DE CONSTRUCCIÓN	98,30 m²				

	<p>PROPIETARIO: MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO</p> <p>CLAVE CATASTRAL: 30001-16-014</p> <p>PREDIO: 131768</p> <p>NOTA: LEY DE RÉGIMEN MUNICIPAL, QUEBRADA RELLENA. (...)"</p> <p>Oficio de 30 de septiembre de 2015, de la Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles: informe técnico favorable.</p>
Informe Legal	Oficio 16 de febrero de 2016, de la Procuraduría Metropolitana: criterio legal favorable.
Dictamen de Comisión	FAVORABLE , para que el Concejo Metropolitano revierta el comodato del predio de la referencia, otorgado a favor de la Empresa Metropolitana de Obras Públicas del Distrito Metropolitano de Quito (EPMOP-Q) hoy Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP, en sesión ordinaria de 27 de febrero de 2003.

SEÑOR ALCALDE: ¿Alguna observación? Someta a votación ordinaria el informe por favor.

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Señoras y señores concejales, por favor, someto a votación ordinaria la aprobación del informe IC-2016-068.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN				✓
2. SRA. JULIA ALMEIDA	✓			
3. MSC. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
5. SRTA. CARLA CEVALLOS				✓
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			

8. ABG. MIGUEL CORO	✓			
9. ABG. EDUARDO DEL POZO				✓
10. DR. PEDRO FREIRE	✓			
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
12. DR. MARIO GRANDA	✓			
13. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
14. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
15. DRA. RENATA MORENO	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSC. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	19 votos a favor			3 ausencias

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Con el voto unánime de los presentes queda aprobado el informe IC-2016-068.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (19 VOTOS A FAVOR), LUEGO DE ANALIZAR EL INFORME No. IC-2016-068, EMITIDO POR LA COMISIÓN DE PROPIEDAD Y ESPACIO PÚBLICO, DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 87 LITERAL D), 323, 367, 441 Y 460 DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN COOTAD; 2077 Y SIGUIENTES DEL CÓDIGO CIVIL; Y ARTÍCULO I.308 Y SIGUIENTES DEL CÓDIGO MUNICIPAL, **RESUELVE:**

1. REVERTIR EL COMODATO DEL INMUEBLE DE PROPIEDAD MUNICIPAL CON SUS CONSTRUCCIONES, PREDIO No. 131768, CLAVE CATASTRAL No. 30001-16-014, UBICADO EN LAS CALLES FLORES Y SUCRE, PARROQUIA CENTRO HISTÓRICO, OTORGADO A FAVOR DE LA EMPRESA METROPOLITANA DE OBRAS PÚBLICAS

DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (EPMOP-Q) HOY EPMOP, MEDIANTE RESOLUCIÓN DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO DE 27 DE FEBRERO DE 2003, CONTENIDA EN LOS OFICIOS Nos. 837 – 839 DE 12 DE MARZO DEL MISMO AÑO.

2. AUTORIZAR A LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE GESTIÓN DE BIENES INMUEBLES, EN COORDINACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN ZONAL CENTRO "MANUELA SÁENZ", PARA QUE REALICE LA RECEPCIÓN DEL INMUEBLE OBJETO DE LA PRESENTE RESOLUCIÓN E INFORME SOBRE EL DESTINO QUE SE DARÁ AL MISMO. DE IGUAL MANERA, SE AUTORIZA A LA PROCURADURÍA METROPOLITANA PARA QUE CONTINÚE CON EL TRÁMITE LEGAL CORRESPONDIENTE, A FIN DE OBTENER LA REVERSIÓN DEL REFERIDO COMODATO.

CON LA RESOLUCIÓN DEL CONCEJO METROPOLITANO, COMUNÍQUESE A LOS INTERESADOS Y A LAS DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS.

3. IC-2016-069

Petición	Solicitud de modificatoria de resolución – cambio de categoría de faja de terreno. Petición 7 de agosto de 2015.
Peticionario	Procuraduría Metropolitana.
Identificación de la faja de terreno	Área de terreno situada junto al predio signado con clave catastral No. 13807-10-010, ubicado en la Calle "A" barrio y sector Corazón de Jesús, parroquia Carcelén.
Informes Técnicos	Oficio de 18 de septiembre de 2015, la Dirección Metropolitana de Catastro: se ratifica en su informe anterior. Oficio de 1 de diciembre de 2015 de la Administración Zonal La Delicia: informe técnico favorable.

	Oficio de 6 de enero de 2016, de la Dirección Metropolitana de Gestión de Riesgos: informe técnico favorable. Oficio de 29 de febrero de 2016 de la Dirección Metropolitana de Gestión de Bienes Inmuebles: informe técnico favorable.
Informe Legal	Oficio 11 de marzo de 2016, de la Procuraduría Metropolitana: criterio legal favorable.
Dictamen de Comisión	FAVORABLE , para alcanzar del Concejo Metropolitano la modificatoria de su resolución No. SG 2989, de 1 de junio de 2010, mediante la cual se declaró como bien mostrenco al área de terreno situada junto al predio de la referencia, incluyendo en la misma la autorización para el cambio de categoría de la faja de terreno en mención, de bien municipal de dominio público a bien municipal de dominio privado; y, la enajenación directa de la misma, a favor del señor Federico Giovanni Benavides.

SEÑOR ALCALDE: ¿Alguna observación? Someta a votación ordinaria el informe por favor.

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Señoras y señores concejales, por favor, someto a votación ordinaria la aprobación del informe IC-2016-069.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN				✓
2. SRA. JULIA ALMEIDA	✓			
3. MSC. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
4. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
5. SRTA. CARLA CEVALLOS				✓
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SR. FRANCISCO CHICAIZA	✓			
8. ABG. MIGUEL CORO	✓			

9. ABG. EDUARDO DEL POZO				✓
10. DR. PEDRO FREIRE	✓			
11. ABG. SERGIO GARNICA	✓			
12. DR. MARIO GRANDA	✓			
13. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
14. ING. ANABEL HERMOSA	✓			
15. DRA. RENATA MORENO	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA	✓			
18. ABG. RENATA SALVADOR	✓			
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ	✓			
20. MSC. PATRICIO UBIDIA	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	19 votos a favor			3 ausencias

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Con el voto unánime de los presentes queda aprobado el informe IC-2016-069. Señor Alcalde.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (19 VOTOS A FAVOR), LUEGO DE ANALIZAR EL INFORME No. IC-2016-069, EMITIDO POR LA COMISIÓN DE PROPIEDAD Y ESPACIO PÚBLICO, DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 87 LITERAL D), 423, 436 Y 437 LITERAL A) DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN COOTAD; Y. EL ARTÍCULO... (5) DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 182, RESUELVE:

1. MODIFICAR SU RESOLUCIÓN No. SG 2989, DE 1 DE JUNIO DE 2010, MEDIANTE LA CUAL SE DECLARÓ COMO BIEN MOSTRENCO AL ÁREA DE TERRENO SITUADA JUNTO AL PREDIO SIGNADO CON CLAVE CATASTRAL No. 13807-10-010, UBICADO EN LA CALLE "A" BARRIO Y SECTOR CORAZÓN DE JESÚS, ZONA LA DELICIA, PARROQUIA CARCELÉN, EN CUANTO A AUTORIZAR EL CAMBIO DE CATEGORÍA DE

BIEN MUNICIPAL DE DOMINIO PÚBLICO A BIEN MUNICIPAL DE DOMINIO PRIVADO DE LA FAJA DE RELLENO DE QUEBRADA COLINDANTE CON EL ÁREA EN REFERENCIA, CON UNA SUPERFICIE DE 17 M², CONFORME CONSTA DE LOS DATOS TÉCNICOS DE LA FICHA No. 2 DE 2 CONSTANTE EN LA MISMA RESOLUCIÓN; Y LA ENAJENACIÓN DIRECTA DE LA MISMA, A FAVOR DEL SEÑOR FEDERICO GIOVANNI BENAVIDES.

2. RESPECTO DEL ÁREA OBJETO DE LA ADJUDICACIÓN, DEBERÁN SEGUIRSE LAS RECOMENDACIONES CONSTANTES EN EL INFORME TÉCNICO No. 167-AT-DMGR-2015, EMITIDO POR LA SECRETARÍA GENERAL DE SEGURIDAD Y GOBERNABILIDAD.
3. AUTORIZAR A PROCURADURÍA METROPOLITANA A FIN DE QUE CONTINÚE CON LOS TRÁMITES TENDIENTES A OBTENER LA ENAJENACIÓN DEL PREDIO OBJETO DE LA PRESENTE RESOLUCIÓN, ASÍ COMO DEL CONSTANTE EN LA RESOLUCIÓN DEL CONCEJO No. SG 2989 DE 1 DE JUNIO DE 2010.

CON LA RESOLUCIÓN DEL CONCEJO METROPOLITANO, COMUNÍQUESE A LOS INTERESADOS Y A LAS DEPENDENCIAS INVOLUCRADAS PARA QUE SE CONTINÚE CON LOS TRÁMITES DE LEY.

III. Informe del señor Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas sobre la nueva solución vial del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia.

SEÑOR ALCALDE: Adelante señor Gerente.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Señor Dr. Mauricio Rodas Alcalde de nuestra ciudad, Econ. Miguel Dávila, Administrador General del Municipio de Quito, Dr. Gianni Frixone, Procurador Metropolitano, Abg. María Elisa Holmes, Secretaria General del Concejo Metropolitano, señores concejales.



Agradecemos mucho que nos brinden el espacio para exponer lo que en definitiva es o será en 28 meses más la solución Guayasamín, la misma que nació hace más de 11 meses que fue analizada y trabajada en distintos momentos y que tuvo como fruto finalmente el inicio de un proyecto que actualmente se está ejecutando y que traemos hoy día a ustedes a manera de informe y explicación. Quisimos hacerlo a través de un taller al que fueron cordialmente invitados pero ahora tenemos el gusto de hacerlo directamente aquí en el Concejo de Quito.

El acceso centro norte o nueva solución vial Guayasamín tuvo un proceso de aprobación de lo que como Municipio de Quito nos debemos sentir orgullosos también, porque es la primera alianza estratégica que se firma en el país en el marco de infraestructura vial.

Proceso de Aprobación de la Alianza Estratégica EPMMOP - CRBC

- Sesión de 25 de febrero de 2016, el Directorio de la EPMMOP aprobó el procedimiento que se observó para la conformación de la Alianza Estratégica.
- El 26 de febrero de 2016, EPMMOP y CRBC formalizaron el MOU, con determinación de un cronograma hasta la formalización de la Alianza Estratégica.
- Ordenanza Metropolitana N° 103, del 4 de marzo de 2016 con la que se reforma el título dos referente a las tasas capítulo XVI por utilización de la av. Guayasamín del libro tercero del código municipal.
- El 15 de marzo de 2016 el Directorio de EPMMOP, aprobó la Alianza Estratégica y autorizó la suscripción del contrato.
- El 4 de abril de 2016 EPMMOP y CRBC formalizaron la Alianza Estratégica.

QUITO
ALCALDÍA

El proceso que llevamos a cabo es el que se muestra en la lámina, quiero resaltar que ustedes cuentan en las carpetas que acaban de recibir: la presentación completa, una copia íntegra del contrato, de todos los anexos, de los informes y oficios recibidos de la Procuraduría General del Estado, y documentos que además habilitan la ejecución de este contrato de alianza estratégica.

El 25 de febrero de 2016, el Directorio de la EPMMOP aprobó el procedimiento que se observó para la conformación de la alianza estratégica. El 26 de febrero la EPMMOP y la CRBC la empresa china, China Road And Bridge Corporation firmaron y formalizaron el

Página 19 de 81

memorando de entendimiento, por el cual se fijó inclusive el cronograma que debía llevarnos a lo que finalmente se constituyó en la firma del contrato.

La Ordenanza Metropolitana No. 103, que fue aprobada el 4 de marzo de 2016, le dio viabilidad al proyecto, esa ordenanza fue la que reforma el Título II, referente a las tasas del Capítulo XVI, por utilización de la Av. Oswaldo Guayasamín del Libro III del Código Municipal.

El 15 de marzo de 2016, tras la obtención y sanción de esta ordenanza el directorio de la EPMOP aprobó la alianza estratégica y autorizó la suscripción del contrato; y es así que el 4 de abril de 2016 formalizamos la primera alianza estratégica del país y de la ciudad, lo que dio inicio a la construcción el 5 de abril de un proyecto importante para la ciudad.

..... | DISPOSICIONES CONSTITUCIONALES, LEGALES Y
| ORDENANZAS APLICABLES

- El artículo 315 de la Constitución de la República del Ecuador, de 20 de octubre de 2008.
- El primer inciso del artículo 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, 16 de octubre de 2009.
- Las Disposiciones Generales del Capítulo IX, "De las Empresas Metropolitanas", del Título II del Libro Primero del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, el artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 309, aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito el 16 de abril de 2010, incluyó una Sección Segunda "De la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas".
- El artículo 35 y artículo 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

EPMOP **QUITO**
ALCALDIA

¿En qué nos hemos anclado como marco jurídico?, porque esta presentación tiene como objeto no solamente explicar o mostrar el proyecto, sino también hablar de aspectos jurídicos legales que nos permitieron llegar a esto y también la parte financiera que viabiliza y es un aspecto sustancial del proyecto.

Como bien lo muestra la lámina, nosotros nos hemos anclado en el artículo 315 de la Constitución del Estado y ese artículo 315 es el que permitió que el Ecuador tenga empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos y el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos, el desarrollo de otras actividades económicas. Así también el primer inciso del artículo 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas del 16 de octubre del 2009, quiero resaltar que todo el marco jurídico es reciente porque el artículo 315 es del 20 de octubre del 2008.

En la definición del artículo 4, o mejor dicho el artículo 4, marca las definiciones de la constitución de empresas públicas, vuelve a indicar lo que mencioné y adicionalmente nos habla de que las empresas públicas son entidades que pertenecen al estado en los términos de la Constitución de la República y son personas jurídicas de derecho público con patrimonio propio dotadas de autonomía jurídica, presupuestaria, financiera, económica, administrativa y de gestión, que estarán destinadas a la gestión de sectores estratégicos, de la prestación de servicios públicos, del aprovechamiento sustentable de los recursos naturales o de bienes públicos y en general de desarrollo de actividades económicas que corresponden al Estado.

También y especialmente esta alianza estratégica está anclada en los artículos 35 y 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, pero sobre todo las disposiciones generales del Capítulo IX, de las empresas Metropolitanas en el Título II del Libro I del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, en su artículo 1 de la Ordenanza Metropolitana No. 309, y me permito leer, para no hablar de memoria y tal vez no hablar cosas que se salen del marco real, literal y textual de cómo está la ordenanza de creación de la Empresa Pública EPMMOP que, como bien dije, en los artículos 315, en el numeral 4, nos permite ejecutar este tipo de alianzas estratégicas, pero sobre todo en el artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas se establece, y es algo en lo que quisiera hacer énfasis, en el primer párrafo y en el tercer párrafo que me voy a permitir leerlos: *"En donde las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianza estratégica, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o internacional o del sector de la economía popular y solidaria en el marco de las disposiciones del artículo 316 de la Constitución de la República"*.

El tercer párrafo es el que le da mucha fuerza a lo que hemos realizado porque se menciona que: *"todo proceso de selección de socios privados para la constitución de empresas de*

Página 21 de 81

economía mixta debe ser transparente de acuerdo a la ley y se requerirá de un concurso público y para perfeccionar la asociación no se requerirá de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el directorio”, y es así que indica “que no se requerirán de concursos públicos los procesos de asociación con otras empresas públicas o subsidiarias de estas de países que integran la comunidad internacional.

El artículo 36 le da el marco jurídico para la alianza pública que hemos firmado, la alianza estratégica, *porque con el objeto de ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar la metas de productividad y eficiencia de todos los ámbitos de las actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad asociativa entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas, etc.* Es así que el marco jurídico ha sido respetado, inclusive con consultas a la Procuraduría General del Estado, cuyos informes están anexos a la información que se les ha entregado y señalando también que como marca la ley la cláusula arbitral también ha sido recibida por parte de la Procuraduría General del Estado. Ese es el marco jurídico en el cual nos hemos anclado y el camino legal de este proceso que nos ha tomado alrededor de un año, en donde la nueva solución vial Guayasamín, porque así la denominamos, tenía como objeto la suscripción de un contrato.

Quiero hacer énfasis en algo que es fundamental, no estamos hablando de la construcción de un puente de intercambiadores o de vía, no es un contrato mercantil, no es un contrato de obra, es un contrato de asociación de alianza estratégica que nos permite con el socio seleccionado caminar hacia la consecución de un fin, por supuesto que ese caminar viene atado a un proceso previo en donde hemos tenido que responsablemente trabajar durante casi un año en lograr las fortalezas técnicas y el análisis financiero indispensable para saber que estamos precautelando con infraestructura de calidad, los dineros de la ciudad y eso es lo que vamos a observar en la siguiente gráfica.



NUEVA SOLUCIÓN VIAL GUAYASAMÍN

Asociarse con una empresa pública internacional para la ejecución del proyecto "ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMÍN que comprende todo el procedimiento previo para la construcción y la ejecución de la obra de un puente paralelo al túnel Guayasamin; el mejoramiento, ampliación, conservación y mantenimiento de la vía; así como también la construcción de intercambiadores en la Plaza Argentina y en las avenidas de la Shyris y Eloy Alfaro, zonas que son de influencia para la circulación vehicular y peatonal.

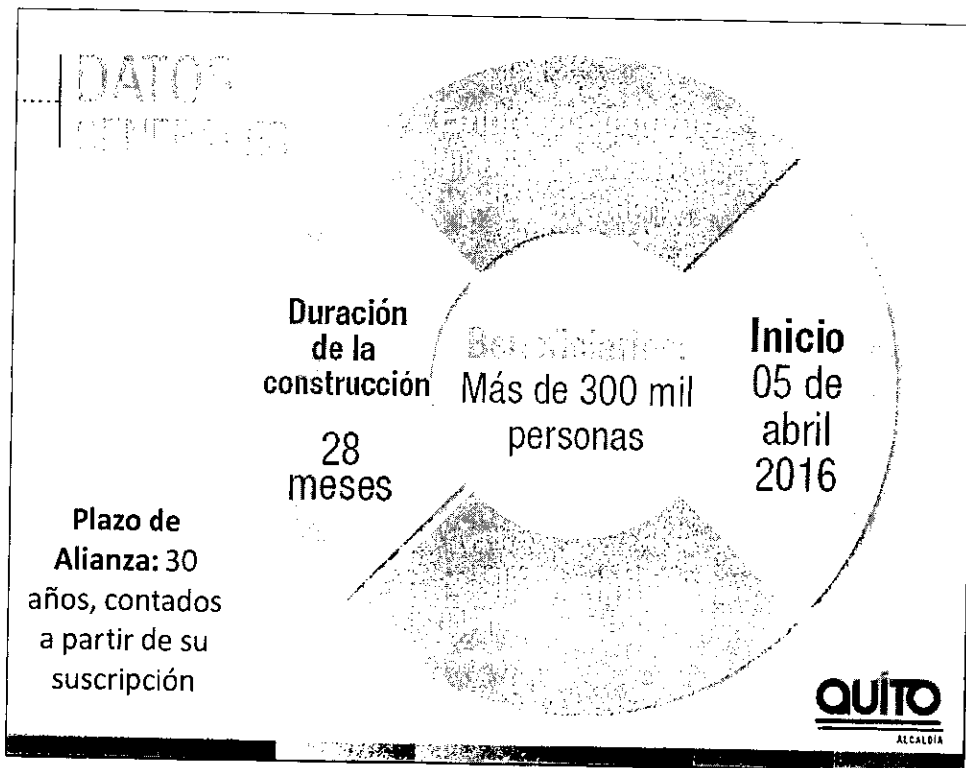
EPWVACOF

QUITO
ALCALDÍA

La capacidad de asociarnos con una empresa pública internacional para la ejecución del proyecto acceso a Quito desde los Valles orientales y construcción del puente Guayasamín que comprende todo el procedimiento previo para la construcción y ejecución de la obra de un puente paralelo al túnel Oswaldo Guayasamín, el mejoramiento en 3,6 kilómetros y ampliación, conservación y mantenimiento de la vía que incluye el túnel, así como también la construcción de intercambiadores en la Plaza Argentina. Es un intercambiador de tres niveles y en su momento en las láminas explicaré porque es de tres niveles y porque no es de dos, así como otros pequeños detalles, pero creo que las imágenes van a ayudar mucho a entender la situación.

De igual manera, creemos nosotros que esto mejorará sustancialmente la zona de influencia y no sólo la zona de influencia sino que como muy bien ustedes establecieron en el Concejo con la ordenanza que viabilizó esto se prioriza el transporte público que permitirá que quiteños y quiteñas de, especialmente, las parroquias más lejanas de la ciudad, hablando del lado oriental, Puembo, Pífo, Tababela, los sectores de la Tola, la Morita, también Tumbaco, inclusive Cumbayá, puedan acceder al hiper centro de la ciudad de una manera más ágil sin hacer largos recorridos y trasbordos en la terminal

de la Río Coca desviándose hacia el norte y para los que querían ir más hacia el sur, teniendo que llegar al Trébol y luego regresar hacia el norte.



En general, nosotros pretendemos con esta solución que, insisto, el socio estratégico seleccionado y más que seleccionado es de quien vino la propuesta es CRBC China Road And Bridge Corporation. El inicio fue el 5 de abril, nosotros pensamos y hemos evaluado que serán más de 300.000 quiteños y quiteñas beneficiados, no solamente los usuarios del túnel Guayasamín.

Una inversión de 131 millones, incluido IVA al 12%; duración de la construcción de 28 meses y el plazo de esta alianza es de 30 años, contados a partir de la suscripción del contrato, quiero resaltar que este es un contrato a precio y plazo fijo.

NUEVA SOLUCIÓN VIAL GUAYASAMÍN

✓ Rampa elevada Av. Diego de Almagro.



EPIMON

QUITO
ALCALDÍA

El proyecto de nueva solución vial Guayasamín contiene y contempla varios hitos de entrega, que han sido programados y estudiados para en 28 meses tener la obra recibida y en el mes 29 tener la operativa.

Uno de los hitos de la nueva solución vial Guayasamín es la rampa elevada por lo que destinaría flujo hacia la Av. Diego de Almagro, y aquí hay varios temas que tratar.

Primero, es que la Plaza Argentina se mantiene tal cual, pero se incorpora un paso elevado por sobre la misma; ¿por qué? porque si bien el intercambiador Granados, por ejemplo, luchamos por no hacer el elevado y priorizar el transporte público, acá hemos tenido un inconveniente mayor que es el gran colector de la quebrada del Batán, ya el día de hoy la Plaza Argentina tiene por debajo un intercambiador en deprimido, tiene un carril en deprimido; ya incorpora esta solución dos carriles más en deprimido que arrojan flujo vehicular directamente a la Shyris, sin semáforos, un poquito más al sur de la Tribuna de los Shyris y hacia el occidente le arrojará tráfico vehicular a la Eloy Alfaro un poco antes de la Fiscalía para ejemplificar muy bien a donde va a llegar esta solución.

Página 25 de 81

JG+

¿Qué es lo que pasa? que al lado de los intercambiadores hay el gran colector, por lo que si hubiéramos tenido más espacio en el subsuelo se hubiera podido generar el giro izquierdo y llegar en deprimido también a la Diego de Almagro.

Muchas personas, entre las que me incluyo, se preocupan de las palmeras maravillosas que tiene la Diego de Almagro y que no perderá esas palmeras porque las va a tener un poquito desplazadas, ya que se las va a reubicar. Al día de hoy en lo que va del año, ya hemos reubicado más de 33 palmeras algunas que encontramos en el intercambiador de la Granados y Río Coca fueron trasplantadas y llevadas al Parque Navarro, y es así que estas palmeras que están en la Diego de Almagro que se pueden trasplantar serán llevadas a la Plaza Argentina y a lo que sería el acceso de salida del túnel y entrada al Puente Guayasamín, esta ha sido la única manera desde la visión de movilidad sustentable y que le permite a la ciudad entender que el flujo vehicular que se dirige al sur de Quito por la Diego de Almagro es muy abundante y requiere de que haya un flujo continuo de vehículos y esto ha sido solamente posible haciéndolo en elevado.



El segundo hito que tiene la solución Guayasamín, es la rampa elevada de la vía Boussingault y para los que han sido usuarios de la Boussingault es esta vía sinuosa que

baja de los sectores de la Floresta, la González Suárez y arremete contra la Av. 6 de Diciembre, perpendicularmente a la Estación de la Ecovía. También para los que han pasado por el Canal 8 y vienen del norte de Quito hacia el sur utilizan el puente de la González Suárez, sector del Quiteño Libre, el Batán, etc.

La única manera de ir a los valles de los Chillos o de Cumbayá era acometiendo a la 6 de Diciembre y lo que pretende esta vía, que nos es más que sacarle un brazo a la Boussingault, es permitirle a los ciudadanos quiteños y quiteñas que van en su vehículo al norte que sigan tomando la Av. 6 de Diciembre y para los van a regresar hacia el sur por la Simón Bolívar o van a ir hacia el oriente por la Interoceánica, lo hagan directamente a través de este brazo que arrojará en 4 meses flujo al túnel y en 28 meses, en el mes 29 le permitirá a la ciudad tener flujo vehicular al puente, un puente de tres carriles que especialmente tiene uno priorizado para transporte público.

NUEVA SOLUCIÓN VIAL EL AYASAMÍN

✓ Pasos deprimidos Plaza Argentina

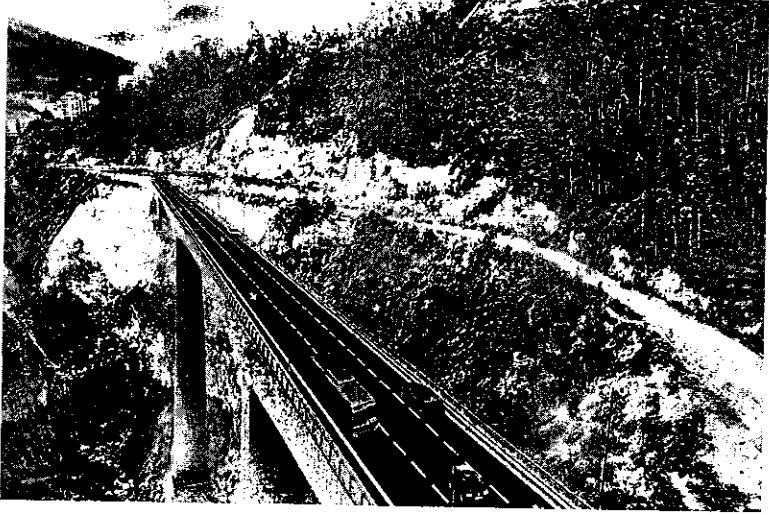


EPMMOP

QUITO
ALCALDÍA

NUEVA SOLUCIÓN VIAL GUAYASAMÍN

✓ Construcción de la Vía y Puentes Av. Guayasamín.



EPMMOP

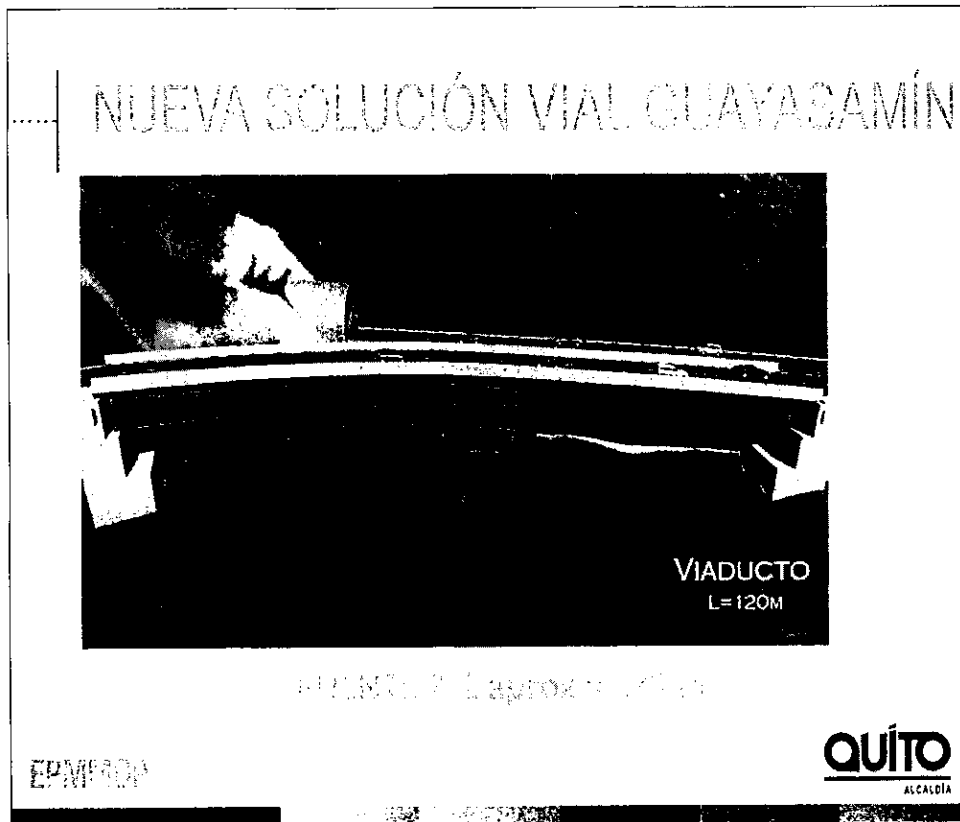
QUITO
ALCALDÍA

La nueva solución Guayasamín y se ve claramente como tenemos un deprimido a mano derecha suya señor Alcalde y tenemos más hacia la derecha, más hacia el norte tenemos dos deprimidos más, y más hacia el norte tenemos el gran colector del Batán que arroja agua especialmente en las épocas de invierno en grandes cantidades y hemos identificado que también ese colector, es una de las necesidades que tiene la ciudad de ampliarse a futuro, porque es algo que tenemos que hacer.

Sin embargo, otro de los hitos y tal vez el más importante, nosotros hemos considerado que es el puente más largo y más alto del Ecuador, porque si le ponemos a comparar con el de Bahía de Caráquez tiene distintos tramos, ese tiene 1.900 metros, pero este en un solo salto cubre una luz de aproximadamente 500 metros y los pilares que los sustentan son pilares de 110 a 120 metros de altitud.

Entonces, es un puente realmente de magnitudes y que superará en mucho al puente que se construyó en la Ruta Viva sobre el Río Chiche, que tiene alrededor de 300 metros de longitud. Las características de este puente son también de construcción en

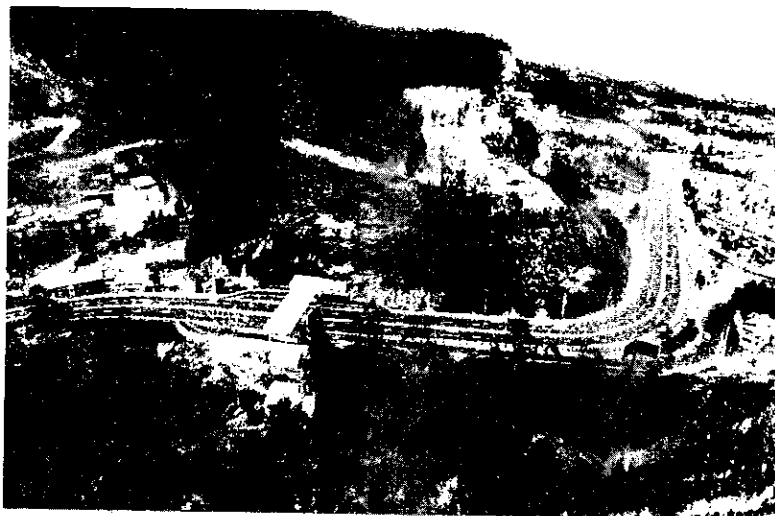
hormigón, bajo la misma tecnología de volados sucesivos que es lo que hemos identificado como la alternativa de hacerlo también en el menor tiempo posible.



Adicionalmente a este puente tenemos un segundo, que es el que también paralelamente arrojará tráfico fluido a la ampliación que tendrá la Interoceánica hasta llegar al sector del nuevo peaje, este es un puente un poco más convencional, no había necesidad de hacerlo en el mismo sistema anterior, porque este puente es de vigas con estribos laterales y que también nos permitirá llegar, como se muestra en la imagen, muy cercano a la salida o a lo que será la entrada para el túnel de los vehículos que van de oriente a occidente por la Interoceánica.

NUEVA SOLUCIÓN VIAL GUAYASAMÍN

✓ Nueva Estación de Peaje.



EPOMOP

QUITO
ALCALDÍA

La ampliación de la Interoceánica supone desde este punto hasta la ubicación del nuevo peaje en donde, como ustedes ven, hemos incorporado ya en la simulación buses de transporte público, tendremos una dinámica opuesta o totalmente distinta a lo que actualmente tiene el peaje del túnel Guayasamín, que es más cabinas de pago manual y pocas cabinas de pago, mediante este dispositivo electrónico que les hemos denominado TAC.

A futuro tendremos tres carriles por lado en donde se amplía el peaje, tendremos específicamente flujo fluido y en los costados una cabina de pago manual, yo quiero resaltar que en esta administración hemos hecho muchos esfuerzos y actualmente los TAC se recargan en los centros de autoservicio y ya en la línea on line, a través de tarjetas de crédito del sistema optar.

PLAN DE INVERSIÓN

PLAN DE INVERSIONES		Total Sin IVA
(A) ESTUDIOS		2.287.180,29
Costo de Estudios del Proyecto (2% del Monto de Obras de Construcción) (El equipamiento será estándar)		2.287.180,29
(B) TRAMO: Intersección Eloy Alfaro Km 0+800 - Intercambiador Simón Bolívar Km 3+850 - 5 CARRILES		84.868.432,27
Construcción de la nueva vía a 3 carriles (recuperación de la vía antigua desde salida del intercambiador Argentina hasta Puente 1, construcción del 5to carril desde salida del Túnel hasta el peaje existente)		9.348.244,00
Estabilización y revestimiento de taludes de las laderas superiores de la vía antigua		3.806.706,00
Construcción Nueva Estación de Peaje a 6 carriles Km 3+500 (4 Carriles "Free Flow" + 4 carriles manuales)		1.030.061,00
Equipamiento de Nueva Estación de Peaje (4 Carriles "Free Flow" + 4 carriles, incluye una grúa plataforma)		2.573.937,27
Desmontaje de estación de peaje existente		192.500,00
Construcción de dos áreas de parqueo (detención de evasores del peaje, instalación de TAG, etc)		357.280,00
Puente volados sucesivos 1 - L=500 metros - 3 carriles		46.795.014,00
Puente 2 - L=120 metros - 3 carriles		5.078.062,00
Muros y pantallas ancladas para obtener el 4to carril desde salida del Túnel hasta el peaje existente		5.065.657,00
Ductería para iluminación, fibra óptica y luminarias de la vía		1.104.187,00
Estabilización y revestimiento de taludes ladera fallada (Protección de pila central, estribos de los puentes del Vado y la pared de la ladera de la zona fallada)		6.500.000,00
Protección de la Descarga Hidráulica de la Quebrada El Batán limitado al sitio de implantación del puente (Limpieza y encausamiento, enrocado de protección)		2.851.784,00
Reubicación de Servicios		165.000,00
(C) ESTRUCTURAS		29.489.632,40
Intercambiador Plaza Argentina (incluye rampa superior)		18.198.727,00
Pasos a desnivel (inferiores) Eloy Alfaro y Shyris		7.231.553,00
Iluminación de intercambiadores y pasos inferiores		1.000.000,00
Sistema de Vigilancia y Monitoreo wal (6 cámaras, centro de monitoreo en estación de peaje, servidor y pantallas)		309.302,40
Desvíos provisionales para la etapa de construcción		550.000,00
Reubicación de Servicios		2.200.000,00
(D) SEGUROS		344.234,62
Seguros (At Risk, Cumplimiento)		344.234,62
SUB TOTAL PRESUPUESTO DE CONSTRUCCIÓN (A+B+C+D)		110.969.409,58
TOTAL PRESUPUESTO DE CONSTRUCCIÓN (A+B+C+D) con IVA		131.028.138,72

QUITO
ALCALDÍA

Esta inversión, como ustedes la pueden encontrar desglosada en los documentos que ustedes tienen, está identificada y tenemos el costo de estudios del proyecto fue valorada en 2'200.000 dólares, para ser números redondos y todos los números que voy a mencionar son números redondos.

El tramo b) contempla la construcción de la nueva vía, en tres carriles que tiene un costo de nueve millones; la estabilización y revestimiento de taludes en laderas de la antigua vía que no sufrieron el desprendimiento de aquel momento en el cual la mitad de la Interoceánica se fue y tiene un costo de 3'800.000 dólares; la construcción de la nueva estación de peaje que tiene un costo de 1'030.000 dólares.

El equipamiento de la nueva estación de peaje 2'573.000 dólares; el desmontaje de la estación existente 192.000 dólares; la construcción de dos áreas de parqueo para la detención de los evasores, cosa que hasta el día de hoy seguimos luchando, son 357.000 dólares.

El puente de volados sucesivos de 500 metros de tres carriles 46'000.000 dólares; el puente dos de 120 metros también de tres carriles de 5'000.000 dólares; los muros y pantallas ancladas para obtener el cuarto carril desde la salida del túnel Guayasamín al peaje existente 5'000.000 de dólares; ductería para iluminación fibra óptica 1'000.000 de dólares; la estabilización y revestimiento de taludes en la ladera fallada, ladera que se desprendió, 6'500.000 dólares, ese es, y por eso le hemos diferenciado, porque si la ladera fuera igual en los dos tramos, el costo sería menor porque es fácilmente identificar que es el doble el tratamiento y el costo de inversión en general esta infraestructura para proteger esa ladera.

La protección de la descarga hidráulica de la quebrada el Batán tiene un costo de 2'851.000 dólares; y quiero resaltar que esto es la protección, porque la infraestructura que esté abajo es lo que estamos construyendo es para proteger, no para solucionar el tema de la quebrada del Batán; reubicación de servicios 165.000 dólares.

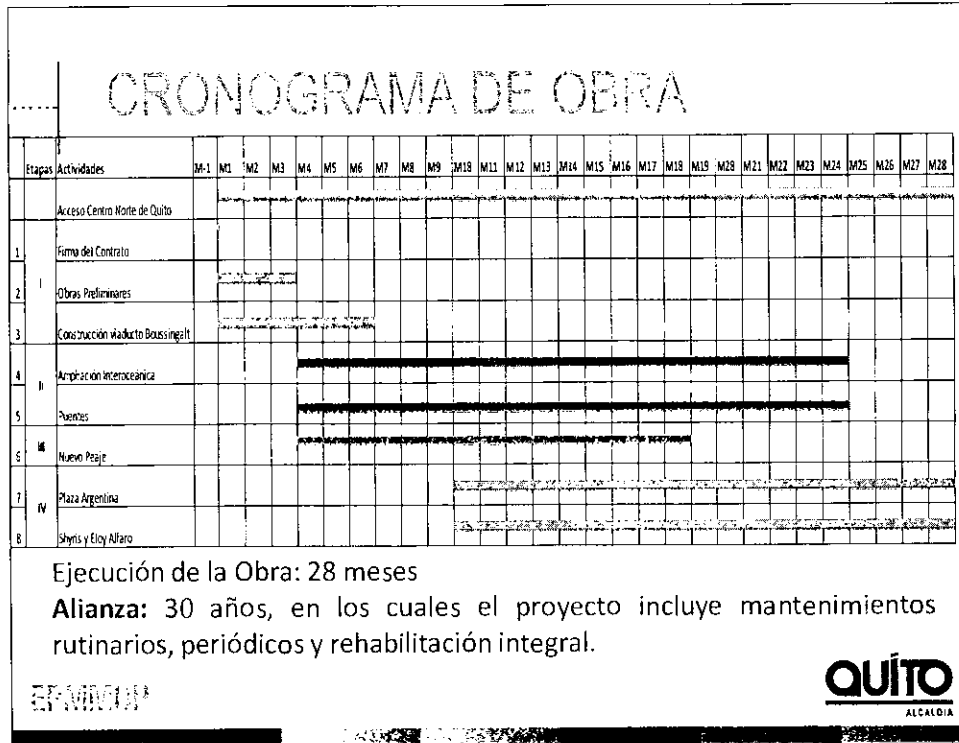
En cuanto a estructuras que no son parte, por así decirlo, de la vialidad sino que ya son estructuras de intercambiadores, tenemos el intercambiador de la Plaza Argentina en tres niveles 18'198.000 dólares; los pasos a desnivel inferiores que llevarían hacia la Eloy Alfaro y Shyris 7'231.000 dólares; la iluminación de intercambiadores tiene un número cerrado de 1'000.000 de dólares, porque es algo que también tiene que ser trabajado en su momento con la Empresa Eléctrica.

Debo indicar que con la Empresa Eléctrica tenemos una muy buena relación y tenemos un convenio marco grande que nos permite generar como lo hacemos actualmente, por ejemplo, en la nueva prolongación de la Simón Bolívar en donde tenemos un convenio donde ellos ejecutan y nosotros les pagamos o nos descuentan de nuestras acciones; lo mismo sucedió con Ruta Viva en donde también la Empresa Eléctrica ha tenido la fortaleza de acompañarnos y de permitirnos inclusive hacer los reemplazos de los cables que se han robado o de los postes que se caen cuando los usuarios se chocan.

El sistema de vigilancia y monitoreo tiene un valor de 309.000 dólares; los desvíos provisionales para la etapa de construcción 550.000 dólares; y es otro valor que tiene un número redondo al igual que la reubicación de servicios de 2'200.000 dólares, porque es algo que lo hemos proyectado, no es un valor exacto y solamente lo sabremos el momento que estemos en la etapa de construcción.



Además de los seguros que hay que incorporar para la construcción, seguro todo riesgo, obra civil en el caso de que algún obrero sufriera algún accidente de trabajo, 344.000 dólares; y esto nos daba un total de 116'000.000 de dólares con el IVA 131'000.000 dólares; es el costo de construcción de la infraestructura.



El cronograma de obra también está dividido en hitos porque especialmente no queremos conflictuar más el tráfico en la ciudad, y es para nosotros dentro de la programación que nuestro Alcalde nos ha pedido porque lo hemos analizados con él, con la Secretaría de Movilidad, queremos terminar el intercambiador de Carapungo al norte de Quito, esperamos terminarlo en julio.

El de la Granados en noviembre, y el de la Plaza Argentina queremos empezarlo tan pronto terminemos los otros dos y ojalá no sea en la época de navidad, porque queremos medir para conocer como se ha distribuido el tráfico y si llega el momento en que las mediciones nos permiten pensar que inclusive en épocas de navidad podríamos conflictuar el tráfico de la Plaza Argentina, no queremos perder tiempo y también intervendremos, pero el objetivo es siempre nunca molestar a los ciudadanos quiteños y quiteñas de la ciudad.



Es así que tenemos la firma del contrato en el mes uno, las obras preliminares que durarán tres meses, y en esas obras preliminares inclusive incluimos la validación de los estudios, porque éste no es un contrato de obra, este es un contrato de alianzas estratégica en donde hay un socio que le pone la mayor cantidad del dinero, hay un socio que también desarrolló los estudios y el socio quiere recuperar su inversión a través de un peaje, con una tasa que la vamos a mostrar más adelante

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 17h02 (17 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Sería interesante también aclarar que ya se inició la construcción de la extensión de la Boussingault, esa etapa ya está en construcción actualmente,

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Así es, eso fue con lo que primero empezamos, es parte del inicio de obra; va a tomar alrededor de 6 meses según el programa de la obra, creemos que puede ser un poco menos, pero inmediatamente después empezamos con los puentes, la ampliación de la Interoceánica, la construcción del nuevo peaje y cuando tengamos los otros intercambiadores terminados, empezaremos con el intercambiador de la Plaza Argentina y su ramales adicionales que serían el intercambiador de la Shyris y Eloy Alfaro.

Modelo Financiero de CRBC	
Variables	Valor
	28 Meses
	USD 131.028.138,72
	30 años
	USD 15.000.000,00
	Total: USD 30.000.000,00
	USD 4.500.000,00
	Total: USD 13.500.000,00
	USD 92.554.946,00 + Costos de Financiamiento
	100% Tarifa del Peaje hasta entrega de la obra.
	90% Tarifa del Peaje a partir de la operación de la infraestructura.
(*) Crédito Bancario Directo de CRBC con institución financiera internacional, sin garantías por parte de la Municipalidad.	
EPMMOP	QUITO ALCALDIA

La propuesta económica y financiera la vamos a resumir en algunas láminas, es realmente cálculo y más cálculo, más complicado seguramente que el diseño estructural, porque son varios factores los que nos han llevado a lo que les vamos a mostrar.

El período de construcción, porque son parámetros que son parte de la corrida financiera, es 28 meses de construcción; un monto de construcción en infraestructura con IVA de 131'000.00 de dólares; el plazo de la alianza es 30 años; los aportes de CRBC son 15'000.000 de dólares, por dos años, 30'000.000 de dólares. Los aportes de la EPMMOP por tres años son de 4'500.000 dólares por año; 13'500.000 de dólares, al término de tres años.

El crédito bancario que ha conseguido, porque hay que resaltar que no es un crédito que se otorga al Municipio, es un crédito que la empresa recibió para generar esta obra y es de 92'000.000 de dólares más los costos financieros; es a 15 años el crédito con una tasa del 7%, con 3 años de gracia, y 1% de tarifa flat.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 17h05 (18 concejales)

El instrumento de repago a CRBC es el 100% de la tarifa de peaje durante los 28 meses de construcción y cuando la obra ya esté terminada CRBC recibe el 90% del peaje hasta el año 30 y la EPMMOP como administrador del peaje al día de hoy recibe el 10%, lo que nos permitirá atar esta inversión de mantenimiento y de repago también con ese 10%.

Yo quiero resaltar de que en pocas semanas más, señor Alcalde, le entregaremos a la ciudad la Interoceánica totalmente rehabilitada, estamos dándole los detalles finales. El terremoto nos complicó un poco la ejecución, tuvimos que atender a los hermanos de la costa y en general todo se ha movido un poco, a pesar de que seguimos atendiendo a las poblaciones especialmente de Pedernales, Portoviejo, Manta, estuvimos en Chone, son más de 120 lugares a los que hemos ayudado como Municipio de Quito.

Tenemos la fortaleza de emprender desde la próxima semana un gran programa intensivo de bacheo, ahora que acabaron las lluvias y vamos a tener mayo, junio, julio, agosto y septiembre para bachear esta ciudad, que ha padecido durante los últimos años de tanto bache, sin embargo el 90% del peaje irá a la empresa, el 10% de esos montos recibirá la EPMMOP para mantener, porque quiero resaltar que la Interoceánica tiene alrededor de 20 kilómetros de longitud y esta inversión es para los 3,6 kilómetros que incluye el Túnel Guayasamín, pero si está considerado el dinero que necesitamos para

Página 35 de 81

mantener la totalidad de la Interoceánica para haciéndole rehabilitaciones y mantenimientos rutinarios constantes la Interoceánica, ojalá, en esta ocasión pueda durar 40 años al igual que ha durado hasta el día de hoy, pero en mejores condiciones y mejor mantenida.

Demanda del Proyecto

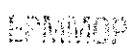

Fecha	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
TPDA	37.843	39.924	42.120	45.911	48.666	51.586	54.681	56.595

Fecha	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
TPDA	57.727	58.882	59.883	60.781	61.510	62.248	62.870	63.184

Fecha	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
TPDA	63.500	63.818	64.137	64.458	64.780	65.104	65.430	65.757

Fecha	2040	2041	2042	2043	2044	2045
TPDA	66.086	66.416	66.748	67.082	67.417	67.754

(*) TPDA proyectado.

La demanda del proyecto, ésta es la demanda del tráfico, este es el TPDA que lo hemos colocado durante los meses del proyecto, pero esto viene de un estudio de demanda de tráfico que en base al histórico que tenemos.

Este cuadro lo que pretende es mostrar que tenemos una proyección en el año 2016 de 37.843 vehículos; en el 2017, 39.000; en el 2031, 63.000; y en el 2045, que es el año en el que terminaría esta alianza de 67.000 vehículos.

Crecimiento de Demanda de Vehículo Financiero de CMBL

Fecha	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Crecimiento	5,50%	5,50%	5,50%	9,00%	5,50%	4,50%	4,00%	3,50%
Demanda								

Fecha	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Crecimiento	3,00%	2,50%	2,00%	1,50%	1,00%	0,50%	0,50%	0,50%
Demanda								

Fecha	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Crecimiento	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Demanda								

Fecha	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Crecimiento	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Demanda						

Evolución de la Demanda de Vehículo Financiero de CMBL

QUITO
ALCALDÍA

Hay que resaltar que la demanda va creciendo sustancialmente, como vamos a ver en la siguiente lámina, donde la demanda sigue creciendo, pero tiene un salto de crecimiento en el año 2019 del 9%, porque ahora incrementamos la demanda, el ancho del tubo ahora es más grande, pero hay que recordar que la demanda, los picos que tenemos el día de hoy son en hora pico, eso significa que tenemos ese flujo vehicular en un solo sentido, con lo que vamos a tener un flujo de vehículos como el que está mostrado en las imágenes como se mostró en la anterior y como se mostró en ésta en porcentajes, en donde tenemos un pico de crecimiento en el 2019 y empieza a bajar en el 2020, hasta que llega a estabilizarse en el 2029, en el 0,5% hasta el 2045.

Eso quiere decir que si crecerá algo, pero en general ya no va a crecer, porque el tubo se llenó, y una de las manera que podríamos incrementar esta demanda sería con nuevas fases semafóricas o incrementando la velocidad, esto es un principio más que de movilidad hidráulico, en donde para permitir más flujo de lo que sea, lo que tendríamos que hacer es incrementar la velocidad o ampliar la sección del tubo, o incrementar la pendiente del mismo, al no poder incrementar la pendiente, al no poder incrementar el tamaño del tubo, lo único que nos quedaría es incrementar la velocidad, cosa a la que estoy seguro todos nos opondríamos.

OGA

INCREMENTO TARIFAS

Tarifas	Tiempo aplicación (Meses)	Tiempo Acumulado (Meses)	Tiempo Acumulado (Años)	Fecha
\$ 0,40	28	28	2	Actual
\$ 0,80	36	64	5	30/07/2018
\$ 1,00	36	100	8	30/07/2021
\$ 1,40	48	148	12	30/07/2024
\$ 1,70	60	208	17	30/07/2028
\$ 1,90	152	360	30	30/07/2033

A partir del 31 de julio del 2006, se fija la tarifa de \$0,40* y no se ha realizado incremento hasta la actualidad.

*Resolución 0050

EPRIMOP

QUITO
ALCALDIA

El incremento de las tarifas es algo que también lo conversábamos en la última sesión de directorio, porque el cuadro que les vamos a presentar el día de hoy es el cuadro con que se negoció y se firmó el contrato.

Hace un año prácticamente recibimos una propuesta, y lo que señaló algún periódico, era el inicio de la propuesta con lo cual a mí me pareció, la verdad, en buena hora que se haya mostrado eso, no todo el mundo tiene la oportunidad de revisar toda la primera propuesta o la propuesta original, lo que mostraba unas tarifas muy altas, esta es la tarifa con la que se firmó el contrato que es muy inferior a la que informó ese medio de comunicación, y en donde tenemos que la tarifa llegará en el año treinta, partiendo al día de hoy de 0,40 a 1,90 dólar; tiempo de aplicación es de 152 meses y tenemos realmente fijados los momentos contractualmente en donde las tarifas deberían ser incrementadas, eso también en el marco de lo que estableció la ordenanza que ustedes le sancionaron el 4 de marzo.

SEÑOR ALCALDE: Sólo una aclaración porque sobre eso hubo alguna confusión, lo que se establece en el contrato entonces es que el peaje no se va a incrementar ni un solo

centavo, durante el período de construcción, se va a mantener igual en 0,40 centavos hasta que la obra se concluya, solamente a partir de que la obra esté completamente concluida, recibida a satisfacción, es que se aplicará la tabla de ajustes en el peaje a lo largo de los 30 años, conforme consta en el contrato.

ANÁLISIS TARIFARIO

- Se realizó una modelación en base a la inflación de los 10 últimos años (BCE, estadísticas).
- Tarifa actual ajustada año 2016: **USD 0,62.**
- Tarifa actual ajustada a 30 años con IPC del 3% acumulado presenta una tarifa final de **USD 2,60.**

EPIMVCO

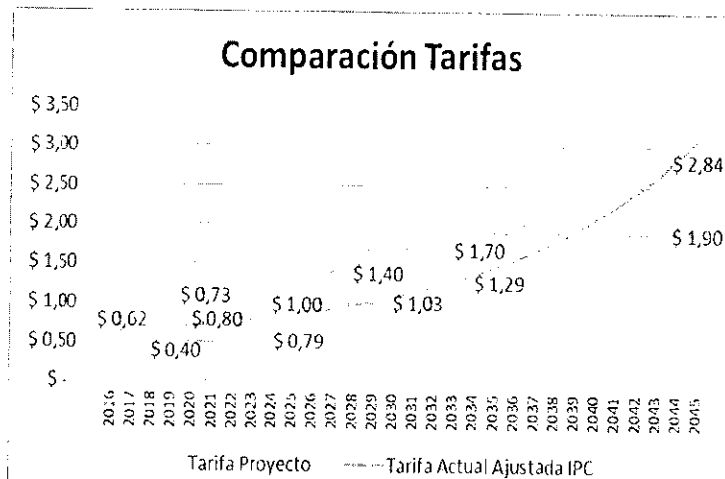
QUITO
ALCALDÍA

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Yo no quiero decir que esto sea perfecto, lo que quiero resaltar es que hemos trabajado mucho, en el marco de cuidar muchos detalles, inclusive el de realizar las modelaciones en base a inflación de los últimos 10 años, en el marco de los parámetros y estadísticas del Banco Central del Ecuador, la tarifa actual debería ser al año 2016 y si hiciéramos un ejercicio previo de 0,62 centavos y no de 0,40 centavos, porque los costos de operación y mantenimiento indican de que deberíamos tener también una tarifa más real, una tarifa más técnica, esperamos en un momento pueda tener la ciudad, pero el ejercicio que hemos hecho es en el marco del IPC, el índice del 3%, en donde en el año 30 debería costar el peaje 2,60 dólares, y esto nos lleva a la siguiente lámina.

Página 39 de 81

OCA

COMPORTAMIENTO DE TARIFA



Fuente: BANCO CENTRAL DEL ECUADOR / ESTADISTICAS Elaboración: Gerencia Comercial

EPMMOP

QUITO
ALCALDIA

En esta lámina pueden ver la curva, la tarifa actual ajustada nos llevaría desde 0.62 al día de hoy hasta 2,84, pero el contrato ha sido negociado con los incrementos que se muestran en las imágenes llegando como un tope al año 30 en un dólar noventa.

Creemos que también le estamos ahorrando a los quiteños y quiteñas que, por cierto, van a ser en esta ocasión ellos, los usuarios de esta infraestructura los que paguen el servicio del transporte público porque será con recursos de los usuarios, de los privados, de los que utilizan su vehículo, en donde como medida de desincentivo de utilización de vehículos privados, también ahora el que quiera pagar, quiera usar en el año 30 tendrá que pagar un dólar noventa, y si no tendrá que subirse a uno de los medios de transporte que tendremos para servicios de la ciudadanía a partir del año 2018.

El transporte público es algo que lo estamos analizando en las corridas financieras nuevas, porque el hecho de que ahora haya un anuncio de que el IVA va a incrementarse implica de que el contrato pueda tener una adenda y eso es algo que también cuando nosotros teníamos trabajado el proyecto y ustedes emitieron la ordenanza que le dio viabilidad.

El tema del transporte público fue incorporado una semana antes, y actualmente estamos en los análisis correspondientes con la Secretaría de Movilidad y con el socio estratégico, para identificar cual es la mejor ruta y el giro izquierdo que pueden hacer los buses, porque lo que vamos a tener es 60 unidades en cuatro frecuencias, 240 viajes que se incrementarán en toda la Ecovía, eso es como alternativa original, principal y primera estamos analizando.

Inicialmente, señor concejal, para responder a su pregunta, los buses deberían pagar aunque es marginal realmente porque estamos hablando de 240 viajes de 37.000, es marginal, deberían pagar los 0,40 centavos, en principio, si es que hiciéramos por pasos, pero en el modelo estableceremos, ahora que hay que analizar el tema del IVA nuevamente, estableceremos si realmente eso es necesario o no.

CONCLUSIONES

- El incremento de tarifas propuestas son necesarias para el correcto desarrollo del Proyecto, tanto para su construcción, operación y mantenimiento durante los 30 años de Alianza Estratégica.
- El incremento de las tarifas propuestas en el proyecto son inferiores a la tarifa actual ajustada bajo un IPC acumulado del 3% durante los 30 años.
- Bajo los supuestos presentados el modelo financiero del proyecto presenta liquidez para la construcción, operación y mantenimiento del proyecto durante los 30 años de alianza estratégica .

EPMMOP

QUITO
ALCALDÍA

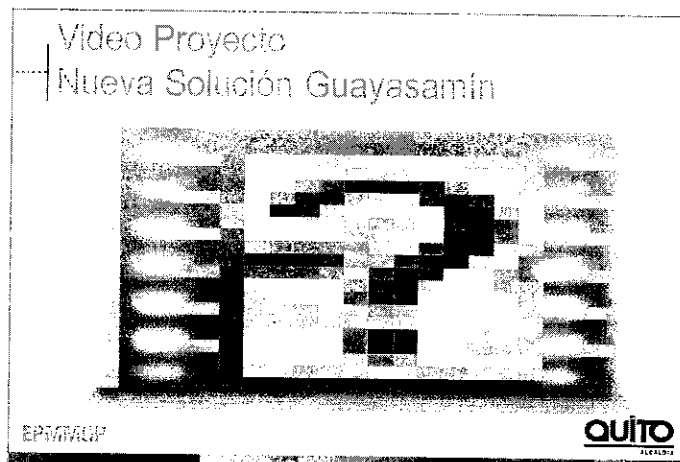
Sale de la sala de sesiones el concejal MSC. Patricio Ubidia, 17h17 (17 concejales)

Las conclusiones a las que hemos llegado, primero y es simple nosotros creemos que no podemos olvidarnos que tenemos un problema entre manos, el cual es el tráfico vehicular, hay que darle solución. Pensamos en un modelo de ciudad sostenible, un modelo que incluye a otras alternativas de transporte para eso se está trabajando en

Página 41 de 81

Metro, en Quito Cables, en la Ruta del Ciclismo, para eso se está trabajando en distintos mecanismos para incorporar un sistema público de transporte de calidad, para eso se ha repotenciado al sistema trolebús con la incorporación de nuevas unidades, de nuevas estaciones y esperamos poder hacerlo, si la economía lo permite, lo mismo con la Ecovía, pero en general lo que hemos intentado, insisto, es priorizar que esta inversión la paguen los usuarios de vehículos, y que se desmotiven y empiecen a subirse al transporte público, porque esta es una inversión que hace el socio a riesgo, insisto, el contrato es a precio y plazo fijo, si la demanda disminuye y por eso en la parte de abajo en los porcentajes de incrementos proyectados, esos son los techos en dónde si es que el techo se incrementa pues vamos a negociar a través de un adenda, de un comité que tiene cuatro miembros, este comité tiene que ser de votación unánime y si no, no hay resolución que valga.

¿Qué es lo que pasaría con este proyecto, en el caso de que hubiera algún inconveniente que no esté contemplado dentro de los numerales de caso fortuito o fuerza mayor o eventos extraordinarios? Es que simplemente este proyecto, reitero, es a 28 meses plazo de construcción, tiene una alianza estratégica de 30 años, nosotros estamos mostrando de que en nuestras proyecciones la tasa es inferior al 3%. El proyecto incorpora una tasa de retorno a la inversión del 13.58% que es más que razonable al día de hoy para lo que vive el país en cuanto a techos de crédito, techos de endeudamiento, tasas básicas y en general esto es algo que nos debe motivar porque hay un sector público privado que cree en la ciudad de Quito, que cree que Quito tiene la capacidad de pagar esta infraestructura y con esto, señor Alcalde, señores concejales más allá en la siguiente lámina mostraremos un corto video de lo que será la nueva solución vial Guayasamín. (Pasa el video)



Ingres a la sala de sesiones el concejal MSC. Patricio Ubidia, 17h18 (18 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Muchas gracias, señor Gerente. Señoras y señores concejales tienen ustedes la palabra. Concejala Von Lippke.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Buenas tardes con todas y con todos, yo quiero empezar preguntando a Alejandro, ¿Usted es ingeniero?

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Si, ingeniero civil.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Porque parecías político, yo hubiera querido que te dirijas en el tema técnico más que político, eso déjale al Alcalde que él haga la publicidad de la obra, bueno, si tengo algunas inquietudes sobre esto, estamos hablando de un barrio que hay pasando el túnel Guayasamín que dicen que 90 días se van a demorar en reubicarles. ¿Qué pasa si no se puede en 90 días? ¿El barrio está o no de acuerdo? ¿Han adelantado ya alguna socialización con ese barrio?

SEÑOR ALCALDE: Concejala vamos a recopilar todas las preguntas y al final el señor Gerente va a responder.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Bien, pero que vaya tomando nota para que conteste todas. Usted, dice que se va a ver recién si los buses pagan el peaje y que será aproximadamente 0,40 centavos; todos los peajes, de lo que yo conozco, les cobran por ejes, y el bus no tiene dos ejes como para que pague igual que un liviano, entonces, esos también deberíamos aclarar para no crear falsas expectativas, mejor hablar como será el pago, si por ejes o por vehículos. También, quisiera saber si hay más empresas que hayan participado para esta propuesta, si hubo más propuestas con diferente visión porque me imagino que no es la única, quisiera tener el conocimiento de cuántas participaron, qué propuestas dieron y cuántas se presentaron.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 17h21 (17 concejales)

Quisiera conocer en qué se basaron para aceptar a esta empresa y no las otras, yo sé que aquí no entra a concurso por lo que estoy leyendo en el artículo 35, pero si quisiera saber y algo que también me llama mucho la atención y ¡claro! no se puede hacer nada porque

Página 43 de 81

OCA

así está la norma, en donde usted dice que son dineros públicos, que son dineros de la ciudad, que va a cuidar el dinero de los quiteños, pero no se permite a nosotros, los concejales, fiscalizar ese dinero de los quiteños siendo representantes de los quiteños, porque se amparan en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, eso quisiera dejarles como inquietud, al resto de concejales, en que aquí vienen y nos presentan la obra pero no vamos a poder fiscalizar, porque se amparan en ese artículo, entonces nosotros autorizamos la construcción pero no sabemos en qué se gasta cada centavo, porque no nos van a dar la información de lo que yo tengo entendido no van a entregar la información, por eso no nos han dado antes, yo si quisiera que pongamos un poco de atención porque somos representantes de Quito, y sin embargo no vamos nosotros a poder fiscalizar ni pedir cuentas porque entonces ¿no sé qué hacemos aquí? También quisiera saber a base de qué criterios se decide esa solución y lo que le dije las otras alternativas, si es que hubo, porque me imagino que debió haber.

Solicito que explique también el alcance de la cláusula 14.1 de la confidencialidad que es lo que yo también estoy diciendo y si tenemos un número aproximado de cuantos vehículos públicos y cuanto transporte público va a utilizar esta ruta, porque si la idea es que no usen el vehículo propio pero que usen el transporte, quisiera saber ¿qué solución o qué alternativa hay? para que la gente use el transporte, porque si no es de buena calidad yo creo que van a preferir pagar el dólar o el costo que sea, pero no van a querer ir en bus.

Yo quisiera ver si hay algo más con la Secretaría de Movilidad, hay algo más hecho para este tema del transporte público, porque yo sé que en el sector de Cumbayá, Tumbaco, la mayoría son autos propios, no vienen mucho, esos son los que están congestionando porque no es que es mayor cantidad de gente la que tiene autos, sino es menos gente, pero es la que más congestiona, esas preguntas para usted, gracias ingeniero.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Benítez.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Buenas tardes con todas y con todos, compartir con ustedes compañeros concejales y concejalas algunas preocupaciones.

La Contraloría en el 2014 hace un pedido que se haga un reforzamiento estructural del túnel Guayasamín y cuánto costaría esto y si está previsto hacerse, si el proyecto cuenta con los estudios de impacto ambiental, no se ha escuchado y leyendo también sobre este contrato, no se cuenta que, además, nos entregan este momento, siempre hemos pedido,

pero parece que no nos hacen caso, que se entregue la documentación con anterioridad para poder analizarlos seriamente, estos son temas delicados, aquí hay recursos públicos importantes, por lo tanto se vuelve a solicitar que se entregue con anterioridad, pero no hay estos estudios del impacto ambiental, si eso no tiene no puede empezar la obra, si tiene el trazado vial aprobado por el Concejo para poder realizar la vía y también una vez que se tenga el trazado vial aprobado, únicamente ahí se puede hacer las expropiaciones, de lo contrario se estaría cometiendo un acto ilegal.

Me permito preguntar si en el tema de estos 131'000.000 de dólares está contemplado el tema para las expropiaciones. Sí se ha tomado en cuenta la falla sísmica en el proyecto, hay la falla de Guayllabamba, si está contemplado y será un proyecto que ya contempla esto, de lo contrario corremos un gran riesgo, y un uso inadecuado de los recursos.

¿Cómo se va a empatar el sistema de transporte público con la Ecovía y el Metro? y también en el proyecto analizando, pese a que se señala que está contemplado el tema del transporte público, no se ven paradas, ni el circuito que pueda permitir el transporte público, insisto, la integración física con la Ecovía y el Metro no se aprecia. Coincido con lo que señalaba la concejala Ivone Von Lippke, en el sentido de cuál es el estudio que nos permita decidir acertadamente sobre este oferente, ¿por qué no hay otras ofertas? y ¿por qué se escogió a esta empresa?

El estudio del impacto, si cuentan también no se ve en los documentos que nos acaban de entregar; el estudio de impacto urbanístico de un paso elevado sobre la Plaza Argentina, es importante que podamos contar con esto.

El estudio financiero ya decía la concejala también, un estudio financiero de cuánto va a costar el peaje posterior al plazo de la construcción y también ¿por qué no se ha cumplido con la Ordenanza No. 406? Valdría la pena analizar y también responder a eso.

¿Cuáles son los estudios definitivos?, en el contrato me preocupa, porque en el numeral 5.1 de las obligaciones de las partes, se señala que la empresa realizará el estudio definitivo, por lo tanto, si no tenemos estudios definitivos ¿cómo se puede dar paso a la ejecución de esta obra? No se contemplan los estudios ambientales, y una de las preocupaciones grandes en el numeral 5.2.2, literal h) dice que el Municipio asumirá y realizará, es la EPMMOP asumirá y realizará a su cuenta, costo y riesgo cualquier reparación estructural del túnel Guayasamín, es decir, si se empieza a construir, por algo

Página 45 de 81

pondrá la empresa china esto en uno de sus artículos, que me parece que hay que tener presente. A costo, riesgo y a su cuenta cualquier reparación estructural del Puente Guayasamín, y la última sería otra preocupación y por este tema y los que he señalado, se dice también que el administrador del sistema, una vez del peaje será la empresa china, yo pediría, Alcalde, que se consulte a la Contraloría General del Estado si este contrato está realizado en los mejores términos, muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Granda.

CONCEJAL DR. MARIO GRANDA: Gracias señor Alcalde, compañeros y compañeras concejales, yo quiero referirme a una nota que leí en la prensa y que se relaciona con el barrio Bolaños, que ya me imagino a ese barrio es el que se refiere la concejala Ivone Von Lippke, y quiero preguntar ¿cuáles son los resultados de esas conversaciones con los moradores? Considerando, para mi modesto criterio, que es un favor el que se les va hacer a los moradores del barrio Bolaños, porque siempre ha sido una irresponsabilidad de las autoridades de turno, ese barrio tiene 35 años, por haber permitido que se ubique ese barrio con una gran cantidad de familias y personalmente considero que es importante que se haya dado este tema para que puedan ser o sean reubicados con lo que solucionarán su problema, considerando aún más el problema que está pasando el país que tiene relación con el terremoto. No obstante de las observaciones que puedan plantear los concejales, yo personalmente, y luego de haber escuchado al Gerente de la EPMOP, considero que este proyecto es una verdadera solución al problema del tráfico vial Guayasamín.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Castañeda.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Buenas tardes, señor Alcalde, compañeros concejales, buenas tardes con todos y con todas, yo igual que las compañeras tengo algunas inquietudes, yo quisiera insistir en la entrega tardía de los documentos que nos permiten a nosotros tener una claridad y ubicarnos inclusive en el informe que nos da este momento el señor gerente, para poder tener mucha más claridad y poder hablar con certeza de algunas cosas, sin embargo yo quisiera transmitir algunas inquietudes que ya, de alguna manera, han sido compartidas especialmente por las dos compañeras concejales.

Primero decir que me parece que no están completos los estudios, sobre todo en el tema del transporte público en vista de que recordaremos que ese fue un tema que se

incorporó hace poco tiempo, entonces no existen claramente los estudios para el transporte público y tampoco se dice a cuántos años se planea este proyecto y cuál será el flujo vehicular, es decir, no conocemos este momento como va a ir creciendo este tema particular.

Quisiera preguntarle al señor Gerente y si es posible que se lo conteste ahora, si no a mí me gustaría, de ser el caso, que nos haga llegar por escrito, algunos de los temas que yo voy a mencionar. Sobre el tema de la movilidad, a fin de regularizar y mejorar la calidad del transporte público que viene desde el sector de Tumbaco, se había visto necesario definir una ubicación estratégica sobre una infraestructura que ya inclusive en algún momento habíamos hablado con usted, señor Gerente, sobre la estación de transferencia en Cumbayá, eso lo reconoció ya el Plan de Movilidad de la administración anterior, y la actual Secretaría de Movilidad en julio de 2014 lo ratificó.

El tema de las paradas, que ya lo mencionó la compañera Soledad Benítez, deberíamos conocer exactamente, pero también quisiera saber la Estación de Intercambio e Integración con el Sistema Metropolitano existente, a la salida del túnel y del puente, ¿ya está definida su ubicación y el diseño conceptual de esta infraestructura? ese es un tema.

Quisiera saber si esto es parte de la nueva solución vial y cual es la relación de los cronogramas de construcción y operación de mantenimiento.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Perdón, señora concejala, ¿el peaje, me decía?

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: La infraestructura de la Estación de Transferencia de Cumbayá y la Estación de Intercambio e Integración con el Sistema Metropolitano existente.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 17h34 (16 concejales)

El 3 de marzo de 2015, en el Palacio de Cristal se presentó la visión de movilidad del 2015 al 2030, y dentro de ella se había propuesto este transporte por cable, y lo que quisiéramos saber nosotros es que ¿este transporte no es una alternativa al puente que se está planteando ahora? y que se nos indique la afectación a la Plaza Argentina, y si es que se van a construir las dos soluciones, es decir el Teleférico Tumbaco – Quito y este

proyecto que acabamos de mirar ¿cómo se afectarían las demandas en los dos proyectos? porque en cada uno de los proyectos tiene una demanda particular.

En el tema económico financiero, de alguna manera, se nos ha indicado el valor que podría tenerse de aquí hasta algunos años, pero yo quisiera saber ¿este valor es diferenciado? ¿Cómo va a ir creciendo? y tener un detalle de las fechas programadas. Ya lo había mencionado la compañera Benítez, en el cañón de Guayllabamba se ha registrado velocidades de viento de 120 kilómetros por hora, este es un dato del ingeniero Paltán experto en puentes.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 17h36 (15 concejales)

Adicionalmente, según el Instituto Geofísico por la zona del túnel y el futuro puente corre una falla inversa, que ya lo mencionó Soledad, la pregunta es ¿se revisaron los estudios sísmicos y los reportes correspondientes de la construcción de este túnel? ¿Se ha revisado el historial de las filtraciones? ¿se ha considerado o no la afectación conjunta del viento y de esta falla en la esbeltez del puente? y por último quisiera preguntarle se tomó o no en cuenta porque había ya un proyecto en el 2007 – 2008 donde se proponía hacer varios pasos y puentes y hubo una demanda realmente importante y una contundente oposición a que se haga esto, por varios actores no solamente actores sociales sino en ese entonces el Colegio de Arquitectos, la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, etc., mi pregunta es ¿se ha tomado contacto con estos profesionales, con esta gente? porque en ese momento, por la oposición y por los estudios que se hicieron se paró la proyección de esta propuesta, esas son mis preguntas, Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Almeida.

CONCEJALA SRA. JULIA ALMEIDA: Un poco corroborando, con lo que ya han manifestado los compañeros concejales. Inquietudes similares, por ejemplo, el tema de los barrios Bolaños y Perla Quiteña, con 50 familias e inclusive herederos, uno de los primeros que vive ahí 50 años, que ellos se sienten parte de ese espacio y que ellos han manifestado que no ha sido socializado o no ha sido socializado adecuadamente, que no tienen datos expresos si ya está inminente la obra en ese sector, y ¿dónde será su reubicación o relocalización? están planteando que ellos se sienten a nivel de desvalidos, ya que desde la administración no han seguido un verdadero proceso de socialización.

En el otro sentido de lo que también han dicho acá es, ¿cómo se resuelve o se estimula de que haya el vehículo liviano como prioritario para que use esta propuesta o solución? y ¿cómo se estimula o no el tema de la utilización del transporte público? A sabiendas de que no sólo de Cumbayá es el problema, sino de las ocho parroquias del valle de Tumbaco, que utilizan toda la estación de transferencia de la Río Coca. Hay personas que pueden coger, desde Cumbayá, Puembo, Pifo, Yaruquí, Quinche, Checa y Tababela, transporte que luego desemboca en la Río Coca, creo que es importante que nos indiquen como se ha propuesto ya de aquí para futuro de que se resuelva el tema de la estación de transferencia que plantea la concejala Castañeda.

Está dicho en números o en cifras, de aquí para 5, 10, 15, 20 años va a iniciarse esa propuesta, porque en la planificación que este rato están planteando acá, no veo ningún rubro económico dedicado a ese tema. A más de eso, ¿cómo resuelven, si ya estoy en la figura de que van a priorizar toda una planificación para que llegue transporte público por esa vía? ¿Cómo es que se logra desfogar a nivel del centro – norte como solución vial? Creo que esas interrogantes están por demás para que luego se vaya clarificando este y otros temas.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 17h40 (14 concejales)

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 17h40 (15 concejales)

Nosotros sabíamos que la falla geológica es de largo aliento y que está ligado ahora inclusive con el tema de la falla geológica de Quito, no es de ahora, nosotros los quiteños sabemos de qué en Quito hay una falla geológica que cualquier momento nos puede dar un evento de contingencia, y alrededor de eso, si ustedes han tenido esas consideraciones, el tema de filtraciones igual, el tema de los vientos que está diciendo acá, y seguramente ustedes tendrán que aclarar eso, no será lo mismo, por supuesto, viajar por esto en carro público que costará 0,40 centavos, ahora yo voy a Cumbayá me cuesta 0,25 centavos, al terminarse después de hecha la obra en transporte público ¿cuándo va a suceder? ¿Cuánto me va a costar? yo como usuaria, quisiera que nos aclaren algunas de estas inquietudes.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Hermosa.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, buenas tardes con todos y todas. Bueno comentar, Alcalde, que yo he tenido la oportunidad de estar en una ocasión en el Directorio de la EPMMOP donde se presentó el proyecto y desde ese entonces yo presenté mis inquietudes con respecto a la no priorización del transporte público en el proyecto. Entiendo, yo que cuando se planifica el tema de movilidad y lo digo porque he tenido experiencia en el tema, tal vez no mucha pero lo hecho, se planifica primero definiendo unos criterios básicos del tipo de movilización que queremos dar a la ciudad y la manera integral en que las soluciones viales, que son un instrumento, para esa movilización deben tomarse en cuenta. Lo primero que se me viene a la mente cuando se hace una planificación de movilidad es ver qué porcentaje de nuestra población se moviliza y en qué?

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 17h42 (16 concejales)

Si tenemos unos datos muy específicos de los planes de movilidad que se han venido desarrollando desde hace muchos años, en el que se nos dice que el 75% de los quiteños y quiteñas se transportan en buses, pues me parece que lo primero es pensar en ellos, porque caso contrario ¿para quién estamos dando esas soluciones viales? o transportamos 30.000 o 35.000 vehículos diarios o transportamos 300.000 ciudadanos que necesitan moverse de un lugar a otro. Creo que esas prioridades, Alcalde, las he mencionado, las insistiré nuevamente aquí en el Concejo Metropolitano, indicar que la ciudad debe ser pensada de manera integral, no con soluciones viales, ni soluciones de transporte aisladas.

Yo me pregunto, sólo tomando los datos del incremento de demanda, ante una demanda del 5% sobre los 35.000 que viene a ser alrededor de 1780 vehículos, me imagino yo esos 1780 vehículos que van a ingresar y van a caer a la altura de la tribuna de los Shyris, pensemos ahora como está la tribuna de los Shyris, todo el sector de la Shyris a partir de las 17h00 y de la otra solución a la altura del Mall El Jardín, pensemos como está ahora este Mall desde las 17h00 hasta las 19h00.

Si pensamos en otro criterio, que la gente utilice el transporte público porque es más eficiente, sin embargo estamos ahora incentivando el uso del vehículo particular, bien lo ha dicho el señor gerente, hasta donde se llene el tubo, pero esa parte del túnel pues, y a dónde va a desembocar todo ese tráfico si no tomamos las medidas necesarias para que cuando se una al tráfico vehicular urbano no se provoque congestión ni embotellamiento, y de igual manera el transporte público, recuerdo las palabras del

concejal Marco Ponce que decía si ya tenemos la solución vial, ahí veremos que ponemos, me parece a mí que de esa manera no podemos planificar, si se planifica una solución vial será para decir si el transporte público lo utilizan el 75% de los usuarios y ciudadanos de Quito, a eso se dará la prioridad, y es más, Alcalde, claramente en la Ordenanza No. 103, en el artículo No. 1, indica: *"que se deberá pagar un peaje que será destinado a la construcción, operación, conservación, y mantenimiento del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito, y su área de influencia vial, priorizando espacio y facilidades para mejorar la calidad del servicio de transporte público en el caso de la construcción de esta nueva infraestructura"*, sin embargo, Alcalde, en los informes técnicos ni económicos no se considera este servicio de transporte público.

Si pensamos en todo lo que hemos venido construyendo en la ciudad, carriles exclusivos para el transporte público, paradas exclusivas para el transporte público, sin embargo esta solución vial no lo considera y es más en el acápite 5.2, derechos y obligaciones de la EPMMOP, se le da a la EPMMOP el derecho de gestionar, si el servicio público de vialidad a su exclusiva cuenta y riesgo, sin más límites que los derechos de CRBC bajo el contrato, incluyendo la facultad de autorizar la circulación de transporte público por las obras del proyecto, pero esto me preocupa, Alcalde, dice: *"en el entendido de que el proyecto no contempla un carril exclusivo para dicho propósito"*, es más, en lugar de priorizar estamos diciendo que en el entendido de que tampoco se contempla un carril exclusivo para el servicio público, eso es realmente preocupante porque primero que no estamos cumpliendo con la ordenanza.

En el mismo acápite, en el literal c) también se indica: *"liberar y entregar al CRBC el área de ejecución del proyecto dentro de 90 días o su extensión que se establecerá de común acuerdo entre las partes, desde la fecha de entrega de los diseños definitivos de cada componente por parte de CRBC, estando a exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la EPMMOP todo los trámites de expropiación y/o reasentamientos"*.

En el modelo financiero presentado, Alcalde, ahí se habla de un aporte de la Municipalidad de 13.5 millones de dólares, sin embargo no considera los costos de expropiación, yo creo que hay que ser transparentes e indicar claramente cuánto le va a costar a la Municipalidad y cuál será el aporte de la Municipalidad versus el aporte de la empresa, más el financiamiento.

De igual manera el reasentamiento, hemos hablado aquí de los barrios Bolaños y Perla Quiteña, tampoco se ha identificado cuánto le va a costar a la Municipalidad ese

Página 51 de 81



reasentamiento, ni tampoco cuánto el mantenimiento o en caso de tener algunos inconvenientes del túnel Guayasamín. Yo creo que esos datos, Alcalde, deben ser transparentados para que la ciudadanía conozca cuál es el verdadero aporte del Municipio de Quito.

En el tema de la tarifa a mí me preocupa, porque hay un financiamiento que lo está desarrollando la empresa, tampoco quisiera yo pensar como lo dijo el gerente que me preocupa dijo: creo que Quito si puede pagar esto; en estudios técnicos creo que no es de creer, en estudios técnicos hay que hacer los análisis.

Yo quisiera saber si la empresa hizo el estudio para conocer cuál es la capacidad de pago de los quiteños, después de 28 meses porque, claramente, se está diciendo que de 0,40 centavos en 28 meses que se termine de realizar la construcción va a subir a 0,80 centavos. Cuando se hace un análisis de tarifa se requiere también conocer la capacidad de pago de los ciudadanos para esa tarifa propuesta.

El otro tema que quisiera tratar también, lo había mencionado el señor gerente dijo que este era un contrato a plazo fijo, a tiempo fijo, es un contrato y es una inversión que tiene su riesgo, como en toda intervención, sin embargo, en el acápite 4.2 del contrato, plazo del contrato, numeral 4.2.3, dice: *"las partes deberán extender el plazo del contrato en caso de que ocurra un evento de fuerza mayor o caso fortuito conforme la cláusula 8.2.7, en este caso las partes deberán negociar de buena fe una extensión de plazo del contrato que permita al CRBC recuperar su inversión"*. Yo creo que también hay que ser claros en esos términos, señor gerente, porque hay términos entiendo yo este es un contrato firmado, pero debemos ser claros en los criterios que estamos dando a la comunidad.

Por otro lado también hacer hincapié en algo que ya lo mencionó la concejala Castañeda en el sentido de que qué pasa con las obras de transporte público que deberían haber sido consideradas y también lo diríamos no solamente de transporte público, qué pasa con la atención a transporte alternativo como el uso de bicicletas y el peatón, si ustedes ven en la propuesta técnica que es una solución netamente vial, no podemos evidenciar los beneficios para los peatones, para el transporte alternativo. Me parece que también hay una afectación al hábitat de la zona de la que debería también socializarse adecuadamente con los ciudadanos del sector.

Para concluir en los temas que sí quisiera dejar sentado y que lo hemos mandado en oficio al Alcalde, como coordinación de bloque de los concejales de País, en el sentido de

que no se estaba cumpliendo con la Ordenanza No. 103, y también se desconoce el criterio técnico específico de la Secretaría de Movilidad.

Sale de la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 17h50; y, pasa a presidir la Abg. Daniela Chacón Arias, Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito (15 concejales)

La Secretaría de Movilidad, en un oficio del 10 de marzo de 2016, concluye diciendo que: *"necesariamente esta obra debe incorporar al servicio de transporte público de acuerdo a la planificación establecida para el sistema integrado de transporte"*, es decir, tampoco estamos cumpliendo con la política que establece la Secretaría de Movilidad, y también sería bueno recalcar que señala que: *"técnicamente es recomendable permitir ingresos de flujos vehiculares dosificados desde los ingresos a las ciudades"*, sin embargo, aquí estamos hablando de un incremento de vehículos a la congestionada red de tráfico vehicular de Quito.

Los informes técnicos, económicos y legales deberían complementarse, pero deberían también en cumplimiento, tanto de la política de la Secretaría de Movilidad que está diciendo que es una necesidad imperiosa el transporte público y en cumplimiento de la Ordenanza 103, deberían como mínimo considerarse los aspectos siguientes:

- a) La estación de transferencia en el sector de Cumbayá;
- b) Los carriles exclusivos o al menos preferentes para el transporte público considerando paradas, carriles de desaceleración y aceleración para buses;
- c) La estación de llegada y sistema vial de retorno de buses en la plaza Argentina ¿Cómo se va integrar al sistema de la Ecovía?, hasta ahora no logro yo todavía ver cómo va a ser la integración no de los vehículos, la integración de los pasajeros, porque no queremos mover vehículos, queremos mover a los pasajeros que necesitan transportarse de Cumbayá a Quitumbe, a la Marín, al Centro Histórico, eso todavía no logro visualizar;
- d) La conectividad física para los pasajeros entre los buses interparroquiales y la parada de San Martín de la Ecovía, por eso es que también es necesario hacer ese corredor de transporte Cumbayá – Quito, incluyendo su eventual ampliación.

Yo creo que estos son temas importantes que ya los había indicado, los vuelvo a poner aquí en el pleno del Concejo. Alejandro, había mencionado que se lo iba a incluir en el contrato el tema de transporte público, así consta inclusive, pero aún en el Apéndice No. 1 que es el alcance de las obras nuevas, tampoco se menciona nada sobre el transporte público, lo único que se menciona aquí es la gestión que deberá hacer la EPMMOP con respecto a la gestión del transporte público más no indica en ningún momento las obras nuevas con respecto al transporte público, ni tampoco en las obras complementarias; lo cual realmente es preocupante porque debemos trabajar en función de ese 75% de ciudadanos que usan transporte público, lo dejo sentado esperemos y es una sugerencia que en la propuesta técnica y en los estudios finales se logre evidenciar cuál será esta prioridad para el transporte público. Gracias.

PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO: Concejal Ubidia.

CONCEJAL MSC. PATRICIO UBIDIA: Gracias señorita Alcaldesa, compañeros y compañeras concejales. Creo que varios de los colegas ya han referido algunas inquietudes y dudas por eso era necesario, más allá de lo beneficioso que puede ser un taller, esto tratarlo en donde corresponde que es el seno del Concejo porque aquí quedan obviamente manifestadas expresiones, las inquietudes y esto en algún momento, una vez que conste en actas tendrán que ser aclarado todo lo que se ha dicho acá y creo que es conveniente y es lo más adecuado. Más allá considero que es pertinente siempre lo he ratificado y creo que una solución así puede ser factible, siempre y cuando los estudios así lo indiquen.

Me nace algunas inquietudes, debo reconocer también no sé si este tipo de solución a la larga puede en realidad aminorar el tránsito, el tráfico en la zona de partida o en la zona actual donde se tiene el tema del túnel, pero obviamente va haber un cuello de botella y ese cuello de botella va a ser trasladado a otros puntos, a otras áreas, esto sin lugar a dudas la zona más afectada será exactamente la parte de la Diego de Almagro, ya lo ha referido de forma muy correcta Anabel, en el tema de la Shyris, en donde existe el mayor nudo o la mayor concentración de tráfico, en ese aspecto quisiera preguntar exactamente cuál sería, a sabiendas que este tipo de solución, obviamente va encaminada o lo que se piensa o se lo destina es para mejorar o contribuir al flujo de los vehículos particulares, dentro de los estudios me hubiera gustado tener con antelación la verdad, esto del transporte público, no sé realmente a cuántos puede beneficiar ojalá que así lo sea, el gerente lo ha manifestado, yo lo que quiero preguntarle al gerente, en base algunas dudas que tengo ahí, exactamente no sé, si no lo vi bien, ¿cuál sería la solución para la

plaza Argentina, porque eso se incorporó, es algo que no estaba contemplado dentro de los primeros estudios que se tenía de la solución Guayasamín, esto fue posterior, si me ratifica eso el señor Gerente.

El tema del costo del peaje, en realidad, que se mantendrá que serán los 0.40 centavos, durante 28 meses, pero hay que decirlo también esto, será destinado básicamente a la empresa, al consorcio con quién se ha hecho la alianza público privada a los chinos. Antes esos recursos eran utilizados para el mejoramiento vial de toda la Interoceánica y muchas áreas que tienen que ver con la movilidad.

Tengo también preguntas adicionales, por ejemplo, en el tema del impacto urbanístico también ya referido acá. ¿Qué va a pasar en la zona de la avenida Diego de Almagro? Ahí tengo entendido que los moradores, la ciudadanía en general, en su momento ya se opusieron, esto del impacto urbanístico es clave decirlo, porque las soluciones aéreas ya no son utilizadas en las ciudades, más bien lo que buscan es recuperar los espacios públicos, se buscan soluciones internas incluso por lo que estamos viendo cuando tenemos desgracias naturales, creo que la mejor solución es las que son internas, entonces en ese aspecto también quisiera saber si es que se ha llegado a socializar con los moradores, si es que existen actas con los moradores de la Diego de Almagro.

El tema referente a los barrios Bolaños y Perla Quiteña ¿qué va a pasar con todos ellos? ¿Existió o no la socialización correspondiente? ¿Durante qué tiempo? ¿Existen las actas respectivas?

Ingresar a la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 18h00; y, pasa a presidir la sesión (16 concejales)

Salen de la sala de sesiones las concejalas señora Julia Almeida e Ing. Anabel Hermosa, 18h00 (14 concejales)

Quisiera que el señor Gerente, me aclare la inquietud, respecto al contrato ya que éste es un contrato de asociación con el consorcio chino, esto implica que ¿ellos van a construir o puede ser que subcontraten a la vez, a lo mejor con otra empresa? ¿Cuál será el procedimiento? ¿Qué es lo que establece?, digo esto porque he revisado rápidamente el contrato, con el poco tiempo que hemos tenido aquí no se lo puede analizar y revisar, entiendo que si será un puente de estas dimensiones y cómo se lo pensaría. No he revisado los antecedentes de esta empresa, si es que tiene la capacidad técnica para

Página 55 de 81

hacerlo o si es que en realidad va haber un subcontrato, todas esas situaciones quisiera que las esclarezca, por favor, el señor Gerente.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Chacón.

CONCEJALA ABG. DANIELA CHACON: Buenas tardes señor Alcalde, señores concejales, público que nos acompaña. Yo también tengo algunas preguntas, primero señalar que en efecto, parece que fue el concejal Ubidia que acaba de decir; era necesario plantear una solución al problema del acceso a la ciudad desde los valles, esto es un tema que la ciudad lo tiene pendiente desde hace algún tiempo atrás, de hecho la misma Av. de los Conquistadores, los mismos caminos de Orellana, que ya con el barrio de Guápulo, hemos llegado a un acuerdo para restringir el paso vehicular por caminos de Orellana, justamente porque no es una vía de paso y que lamentablemente se volvió en una vía de paso por la falta de la creación de mayores accesos a la ciudad y en ese sentido la Municipalidad ha tomado la decisión de ir adelante con este proyecto que es absolutamente necesario para mejorar esa situación de falta de acceso y que, además, genera una serie de problemas de flujo vehicular y de movilidad.

Yo también tengo algunas preguntas, muchas se relacionan con lo que ya han mencionado aquí, pero creo que vale la pena repetir, lo primero es que me gustaría y a todos nos gustaría que nos hagan llegar una copia de todo el expediente de lo aprobado por el directorio de la EPMMOP de acuerdo al artículo 36 de la LOEP que ha sido citado aquí, se establece claramente que las asociaciones estratégicas y otras con empresas públicas de otros países tienen que preceder de informes técnicos, económicos y empresariales, supongo que toda esa información la tienen, por favor, que nos hagan llegar porque esos son los sustentos para la determinación del proyecto que se está emprendiendo.

Eso también de alguna manera ayuda a determinar algo que es una preocupación de todos aquí, el tema del Barrio Bolaños, si es que no tenemos claro exactamente ¿cuál es el trazado del puente? ¿Por dónde va a pasar? ¿Cuál será la afectación específica que va a existir en este barrio? hay una preocupación sobre si es que son todos los que tienen que reubicarse o no, ¿dónde va a pasar exactamente el puente? ¿Va haber o no la necesidad de las expropiaciones? ¿Eso va afectar o no a todo el barrio? ¿Es o no cierto que es un barrio que está en zona de riesgo?, En fin, todas estas dudas que existen en el barrio, y también en algunos miembros del Concejo, serán aclaradas y una vez que se tenga

mayor información respecto de cuál es el trazado del puente y cuál será la afectación que ese trazado implique.

Sale de la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, 18h01 (13 concejales)

Me pregunto de igual manera, si es que ese trazado tiene que ser aprobado por el Concejo, en cuyo caso esa información nos entregan cual es el trazado y ahí se determina cuáles son las afectaciones, y eso permite justamente el clarificar una serie de dudas que existen porque no tenemos toda la información.

De igual manera quisiera que me explique, señor gerente, no me queda claro exactamente cómo va a funcionar lo de los carriles exclusivos, vendrían a ser dos carriles exclusivos, el que accede al hipercentro y el que sale para los valles, entonces, como soy abogada y no soy ingeniera ni técnica en movilidad, me gustaría entender cómo va a funcionar el tema de los carriles exclusivos ya en el diseño planteado. Así mismo, como se van a incorporar al Sistema Público Metropolitano; lo cual es fantástico es uno de los grandes beneficios del proyecto, porque como se ha mencionado aquí, ahora todas las personas que vienen de los valles de Tumbaco, Cumbayá, Pifo, Checa, Puembo, etc., si quieren venir al centro de la ciudad tiene que irse ya sea a la Río Coca y tomar un viaje negativo y esta solución que los incorporaría al carril exclusivo de la Ecovía, obviamente, reduce sustancialmente los tiempos de viaje, pero si debe quedar más claro cómo va a ser esa incorporación y los estudios respectivos que determinen además las rutas que se van a ir hacia esta solución y las rutas que se van a quedar yéndose a la terminal de la Río Coca, porque de igual manera habrá una demanda para allá.

También me gustaría saber los estudios de impacto urbanístico, no me queda claro, y eso debe estar en los informes técnicos que tuvo el directorio para la aprobación, no me queda claro exactamente ¿cuál será el impacto de los deprimidos que ya llegan directamente al parque La Carolina? y ¿qué impacto va a tener eso en la Av. De los Shyris, en la Av. Eloy Alfaro y una posible afectación que podría tener en el parque La Carolina? y si es que se requiere, por ejemplo, de otras intervenciones de espacio público o urbanístico en esos alrededores para reducir los impactos de esta carga vehicular adicional que va entrar en una zona como el parque La Carolina, que con todas las obras que se está haciendo y se está potenciando lo que queremos es que sea un espacio que cada vez sea más utilizado por los quiteños y que sea un espacio de acceso público.

Ingresan a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda y la concejala Dra. Renata Moreno, 18h03 (15 concejales)

Finalmente tengo una preocupación, en el artículo 8 del contrato que habla sobre los eventos extraordinarios, fuerza mayor o caso fortuito numeral 8.1.7 habla sobre cualquier modificaciones tributarias que pueda darse, que usted ya lo mencionó en su intervención y el artículo 8.1.2.1.1 que establece cuáles son las consecuencias y los procedimientos que deben seguirse en caso de la ocurrencia de un evento extraordinario, creo que, sin temor a equivocarme, es bastante probable que las medidas que han sido presentadas por esta Ley de Solidaridad para atender a nuestros hermanos damnificados en el costa ecuatoriana van a ser aprobadas, lo que implica una alza de impuestos y de acuerdo a este contrato en caso de esos eventos en primer lugar tiene que haber una comunicación entre las partes y que la EPMMOP compense económicamente a CRBC conforme la cláusula 5.1.1. Literal e).

Entonces, sería importante saber cómo estamos previendo este cambio que va a ocurrir y cuál será el impacto económico que tenga eso para la EPMMOP y para la renegociación del contrato o redeterminación de algunos de los términos que impliquen el pago de esta compensación en caso de la subida del IVA al 14% y otros impuestos que puedan afectar directamente a lo que está establecido aquí, ya que el contrato dice ampliamente la creación de nuevos impuestos, base imponible para el impuesto a la renta, crédito tributario, modificación del porcentaje participación laboral, sub utilidades líquidas, y limitaciones o cambio respecto a lo que se considera como gastos deducibles, esto también es otra de las dudas que salta justo raíz de esta propuesta que ha enviado el Ejecutivo a la Asamblea. Esas son las observaciones que tengo. Gracias.

Salen de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 18h07 (14 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Concejal Ponce.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Gracias Alcalde, yo a diferencia de los demás concejales no voy hacer preguntas, más bien voy hacer algunos pedidos, teniendo el gusto de haber presidido subrogantemente la última sesión del directorio de la EPMMOP, creo que tengo bastante entendido el proyecto, pero si me gustaría que aquellos temas que les están preguntando al señor gerente y no corresponden al señor gerente, sean en su momento ampliamente explicados al Concejo Metropolitano por los secretarios correspondientes, por ejemplo se ha hablado aquí de que transporte público,

entiendo que ese no es un tema de la gerencia de la EPMMOP, es un tema de la Secretaría de Movilidad, en su momento me gustaría una explicación de parte del Secretario de Movilidad al igual que el barrio Bolaños, reubicar un barrio no es un tema de la gerencia de la EPMMOP, es un tema de la Secretaría de Territorio.

En su momento, Alcalde, dentro de lo posible me gustaría una explicación concreta de parte de esas secretarías, sí comparto con la concejala Chacón, la duda sobre cómo nos va afectar esos dos puntos extra en el IVA visto que estamos hablando de un contrato a precio fijo pero cuando se dieron las reglas del juego, el IVA era del 12 y no del 14%.

Por otra parte en el tema del vehículo particular, me parece que se está exponiendo, gerente, el tema un poco al revés, es decir, se habla de un 25% de ciudadanos con vehículo y un 75% de ciudadanos de a pie, pero resulta que el vehículo es un bien patrimonial, por lo tanto, es parte de una familia, considerando el núcleo familiar en 4 personas que es el promedio más o menos actualizado en la ciudad de Quito, donde hay unos 2'500.000 habitantes, hablando en números absolutamente redondos, y unos 500.000 carros, resulta que aproximadamente el 75% de las familias quiteñas poseen un vehículo propio y el 25% no, esto eventualmente cambia y entiendo de manera muy importante las reglas del juego, quisiera que eso se considere como un hecho real.

Por otra parte, la influencia que va a tener estas soluciones viales en el arribo de vehículos a la ciudad por parte de estas dos soluciones, yo creo que va a ser nulo, porque resulta que en las poblaciones de Cumbayá y Tumbaco no estamos aumentando la población ni estamos regalando carros, son los mismos ciudadanos que van a venir y que han venido siempre, solamente que van a venir un poco más rápido y probablemente un poco más cómodos, no creo que se vaya a incrementar el parque vehicular porque hagamos un puente.

En cómo se va a incrementar el parque vehicular en los próximos años, si no se soluciona la situación económica del Ecuador, no creo que se vaya a incrementar mucho en realidad, así que no es un tema que podemos medir con la debida facilidad.

Por otra parte el aumento en los peajes, es un tema que se ha tratado en la sesión de directorio por lo tanto entiendo que el señor Gerente lo podrá hacer con toda solvencia en este mismo momento y finalmente, Alcalde, expresar algo que aquí no se ha dicho y me parece muy importante y es felicitar esta planificación. Yo he podido seguir de cerca el esfuerzo que ha representado esto para la EPMMOP; el esfuerzo que se está haciendo

Página 59 de 81



por mejorar la vida de los quiteños, yo no sé si algunos de los señores concejales presentes, ha intentado venir de Cumbayá o de Tumbaco en una hora pico, se llega más rápido a pie, lamentablemente las vías de alta velocidad, de 90 para arriba, en la mayoría de los países, no conozco muy claramente la legislación nuestra, pero se prohíbe lo que se llama el uso de vehículos con tracción a sangre; es decir bicicletas, sillas de ruedas, inclusive calesas de caballos, están prohibidos por razones de seguridad en todo el mundo, no sé si aquí lo haya, no he visto bicicletas, por ejemplo, en la Occidental, seguramente está prohibido por la ley y ésta no será una vía de 50 por hora porque si no, no solucionaremos nada, supongo que será de 90, por ende bicicletas con toda seguridad no van a existir en estas vías, pero una felicitación, Alcalde, porque realmente es una iniciativa que hacía mucha falta a lo que en algún momento del último quinquenio fue considerada la vía más congestionada de América Latina, yo creo que esto expresa de alguna manera el beneplácito que tengo por haber presidido subrogantemente los directorios que dieron paso a esta magnífica iniciativa, tanto suya Alcalde cuanto del señor Gerente. Era lo que quería decir. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Garnica.

CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, en primera instancia yo quiero mencionar que estamos conociendo, entiendo en nuestra calidad de fiscalizadores, en virtud de que este tema ya fue aprobado en el directorio. De la misma manera confío en que todos los documentos de estudios precontractuales y contractuales están bien determinados, de modo de que cuando corresponda la realización de una auditoría de la Contraloría no tengamos inconvenientes y también cuando los concejales así lo estimen realizar algún tipo de fiscalización, y sin perjuicio de aquello, yo solamente quisiera resaltar y requerir tres temas:

- 1) Pedir al gerente que conteste un requerimiento que lo hicimos en el seno de la Comisión de Movilidad, lo trasladamos un requerimiento mediante una resolución adoptada por la Comisión y sería bueno que se dé contestación, conforme así lo establece el procedimiento y el ordenamiento jurídico.
- 2) Una pregunta al gerente, si se aplicó o no para este proceso el contenido de la Ordenanza No. 406 que reforma la Ordenanza Metropolitana No. 301, sancionada el 4 de septiembre de 2009, que establece el régimen común para la organización y funcionamiento de las empresas públicas metropolitanas, si se lo hizo que se explique o si no cuál es la razón.

- 3) Un tema que también hemos requerido que se nos haga llegar el Acta de Inicio de Obra, que ha iniciado hace pocas semanas, para nosotros en el marco de la fiscalización tener en mente cuáles serían los plazos y para cuándo se debería hacer la entrega y que se cumplan los 28 meses.

Con esto yo si quiero terminar resaltando la importancia de esta vía, me parece que sin duda va a ayudar y a coadyuvar mucho a la descongestión, quienes somos usuarios o no de este importante eje que conecta el sector centro norte con los valles pues, definitivamente, va ayudar muchísimo a que la movilización desde la parte urbana hacia los valles y viceversa sea en mejores condiciones de las que tenemos actualmente, tenemos un túnel que ya está saturado por los usuarios del mismo. Existen varios inconvenientes sobre la utilidad de esta vía para el servicio de transporte público, de lo que he escuchado, ya se contempla el transporte público y ese es un paso importante dentro de lo que tiene que ver con la movilidad en el Distrito Metropolitano.


No me queda más, que augurar éxitos en la ejecución de esta obra que se cumplan con todos los preceptos de orden legal y constitucional, de modo que se ejecute en el plazo establecido; siendo plazo fijo y a monto fijo; de tal suerte que tengamos en 28 meses, ya la utilización de esta obra para este sector.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Freire.

CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE: Gracias señor Alcalde, yo también no tengo ninguna observación ni de forma ni de fondo, y así la tuviera ya es tarde el tema, las cosas están dadas, están legalizadas y se están ejecutando sobre la base de un contrato. Lo único que nos quedaría a los concejales es la fiscalización, que es un derecho constitucional que nadie nos va a quitar, y casualmente todas estas preguntas que se han hecho son una especie de fiscalización para que nos explique el señor gerente todas las inquietudes que se tiene a nivel de concejales.

Yo creo compañeros y señor Alcalde que este tipo de contratos, de alianza estratégica como las alianzas públicas y privadas son extraordinariamente buenos, para un país en crisis, para un municipio que no tiene dinero y que no le dan los fondos necesarios para salir con las obras, entonces, ver empresas que vengan a invertir y es obvio nadie va a invertir sin tener su tasa de retorno o sin recuperar y tener su utilidad, estaríamos en un país hermoso, en un mundo hermoso en donde vengan inviertan en el país y después se

Página 61 de 81



vayan y nosotros gracias, no, eso es imposible, en cualquier parte del mundo, hay este tipo de contratos.

El sistema de peaje, es un sistema extraordinariamente bueno, porque podemos mantener la obra en buenas condiciones y si ustedes viajan por el país vemos el sistema de peajes que funciona bien, yo por ejemplo estuve yéndome a Riobamba pago seis dólares ida y vuelta, porque hay tres peajes, pero vengo con el carro intacto porque las carreteras son buenas, hay que ver que estamos acertando en los temas.

En cuanto, al tema de los barrios Bolaños y Perla Quiteña, en definitiva hay que aplicar lo que la doctrina y la ley explica, el interés público está sobre el interés individual, entonces, ahí si tenemos que hacer un trabajo muy fino y muy jurídico, porque la figura ahí aplicable es la expropiación ¿por qué? porque hay un interés del pueblo, para abrir una calle no voy a estar esperando que el señor se ponga de acuerdo para abrir la calle, no, aplico la figura de expropiación que es una figura que convierte el derecho en propiedad a un derecho de indemnización, lo único que tenemos que tener cuidado ahí es pagar lo justo y no hacer actos confiscatorios.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, 18h20 (13 concejales)

Ahí veo otro problema y es que no son titulares de dominio y ahí, gerente, debemos tener mucho cuidado porque no podemos dar reubicación a aquel que no es titular de dominio, y para ser posesionarios tiene que la posesión ser calificada por un juez, decir, si usted es posesionario, esa parte si es interesante y es necesario hacer un barrido en ese tema, tener todo listo para que después podamos ejecutar la obra, no vayan a decir ahí, que los abogados paralizamos la obra y que por eso no se ha hecho, eso es una hipocresía, eso es falso.

Yo creo que hay que aplicar la ley, la Constitución, expropiar a los propietarios y si son posesionarios ahí veremos, es decir, debe tener el Gerente el listado de las personas que habitan ahí y si son propietarios o no de esos bienes, pero para mí el interés público está sobre el interés individual, la obra tiene que ejecutarse.

Por último, también felicitar, estamos haciendo las cosas bien, estamos aplicando estas figuras que son buenas, que no le cuesta al Municipio tanto dinero para ejecutar, 133'000.000 de dólares de ¿donde sacamos para hacer una solución de movilidad de esta naturaleza? y creo que vamos a seguir con las alianzas públicas privadas que la ley nos

da, el legislador también es sabio en eso, la asamblea también tiene algo de bueno, crear este tipo de leyes que benefician a las instituciones pobres, porque los municipio ahorita somos pobres, no tenemos plata, no nos hacen las transferencias, no podemos subir el impuesto tampoco, porque es en perjuicio de la ciudadanía, por tanto tenemos que ver este tipo de alternativas, yo estoy contento y no hago ninguna observación. Felicitaciones.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Reina.

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenas tardes, ¿no sé si de verdad estamos mejorando las condiciones de vida para los valles?, o ¿sólo estamos trasladando la congestión al final de los pasos deprimidos y los pasos elevados? Me hago estas preguntas, porque he escuchado detenidamente la opinión de técnicos del Colegio de Ingenieros y ellos hacían una evaluación de todos los pasos elevados y los pasos deprimidos de Quito, llegando a la conclusión de que algunos puentes, algunos pasos deprimidos, luego de toda su vida que tienen han resultado inútiles y que solamente se ha trasladado la congestión y el cuello de botella, y esto nos pasa por no conocer los estudios técnicos, por eso está bien que los compañeros dicen si el directorio en la exposición se insistía que lo que decide el directorio está bien decidido, sí, pero creo que los quiteños y nosotros como parte de ellos tenemos el derechos de conocer la sustentación técnica de estos estudios.

Debo señalar que de verdad para mí no está claramente expuesto que los 131'000.000 de dólares están debidamente invertidos, y me pregunto ¿de verdad estamos invirtiendo en el bienestar? hay una demanda inducida además, esto es que cuando creó una infraestructura induzco a una demanda, así dicen los ingenieros; cierto es que no estamos regalando vehículos, pero estamos induciendo a una demanda, cuando creó una infraestructura para uso de vehículos privados; y cuando de relleno se crea y se dice que se va a dar importancia y se le incluye fotografías ahí para decir que en el peaje, ahí están unos dibujos de unos buses, pero no se sabe sí pagarán o no la tarifa tan elemental, porque no se ha hecho el estudio y no se ha determinado claramente cómo será el servicios de transporte público. No sabemos si se integra o no al Sistema Municipal de Transporte; no sabemos si llega a la estación de Rio Coca o se va a crear unos mecanismos diferentes de articulación; no conocemos, no se nos ha expuesto.

A mí me parece muy importante conocer lo que decía Patricio Ubidia, el impacto urbanístico del paso elevado sobre la avenida Diego de Almagro, el Colegio de

Página 63 de 81



Arquitectos lo ha dicho con bastante fuerza que no es conveniente, y ahí hay un problema que hay que socializarlo. A nosotros nos gustaría conocer la socialización respectiva, porque ha sido un proceso bastante histórico, cuando escuchaba que las palmeras se van a mover, creo que se hacía referencia a eso, al problema de la reacción de los habitantes del parque Argentina y del impacto del puente elevado sobre la avenida Diego de Almagro, porque uno de los elementos que ellos ponen es la preservación del patrimonio natural, pero creo que es importante conocer, en síntesis, los estudios técnicos para estar claros de que estamos dando una solución y no sólo estamos moviendo la congestión a otro espacio, es necesario conocer cómo se integra al Sistema de Transporte Municipal, y la socialización respectiva, particular atención con el parque Argentina. Gracias.

Ingres a la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, 18h27 (14 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Concejal Sánchez.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Gracias Alcalde, coincido con lo que dijo el concejal Sergio Garnica, habiendo constatado que se han cumplido los procedimientos necesarios, haber discutido ya en el directorio con los estudios y demás aspectos respectivos para poder dar una decisión en el directorio que esta alianza estratégica se pueda suscribir, creo que es importante apoyar este tipo de proyectos y mucho más sabiendo que este proyecto está solucionando un desafío planteado en el Plan de Desarrollo del Distrito Metropolitano de Quito, con visión 2015 – 2030, que también fue planteado en el Plan de Desarrollo de Quito Ordenanza No. 170, visión 2012 - 2022, la conexión de los valles orientales que asumió en primera instancia la Vía Interoceánica, luego con el desarrollo de la Ruta Viva y ahora ¡cómo no! solucionar un problema de congestión vial cuando ya el túnel Guayasamín, resulta ser insuficiente, creo que este proyecto va a solucionar una serie de problemas de conexión de los valles orientales, ya con una visión geoeconómica y geoestratégica.

Sale de la sala de sesiones la concejala MSC. Soledad Benítez, 18h28 (13 concejales)

Este es un problema serio, no estamos con este proyecto, entiendo yo, queriendo solucionar los problemas de la movilidad en la capital, el problema de desplazamiento en sentido sur norte y viceversa tiene otras alternativas, si hemos podido ver que el carril exclusivo que se nos ha planteado aquí que hace parte del proyecto, hace una conexión con el corredor exclusivo nororiental, esto significa que vamos a solucionar un problema

para aquellos que están demandando transporte público. La Secretaría de Movilidad, a través de la Dirección de Rutas y Frecuencias, constantemente está desarrollando estos estudios para ajustar el transporte convencional, sus rutas y frecuencias a la nueva realidad.

Los proyectos grandes, en este caso, lo que buscan es conectar con los macro proyectos de la capital y el desafío es inducir demanda, todo lo que hagamos para inducir demanda al proyecto Metro y al Sistema Integrado es acertado, cuando conectamos un carril hacia lo que es el Sistema Integrado y cuando conectamos y aproximamos a la población hacia lo que será la boca del Metro, en este caso La Carolina, La Pradera, creo que estamos haciendo las cosas adecuadas, realmente el inducir demanda a estos macro proyectos es bueno para la capital, así lo entiendo yo.

Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, 18h29 (12 concejales)

No es nuestra inversión, ha dicho el ingeniero Larrea en esta exposición de carácter técnico - jurídico, que realmente es una inversión a riesgo de la empresa que viene a colocar los 131'000.000 de dólares. Es importante reflexionar también de que el 100% del cobro de tarifas durante estos 28 meses apalancarán y provisionarán los recursos que como contraparte el Municipio tiene que colocar para el desarrollo y el éxito de este proyecto.

Los estudios de movilidad han manifestado la necesidad de hacer estas conexiones; de solucionar el crecimiento del parque automotor y sobre todo mucho más elevado, no es el 8% ni el 10% que es el global en los valles orientales hacia la macro centralidad: entonces, este proyecto está solucionando estos problemas. No solamente queremos solucionar el problema del desplazamiento del 76% en la capital, sino también estimular el uso del transporte convencional con rutas que son mucho más ágiles y con alternativas de descongestión como la que estamos presentando.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala MSC. Soledad Benítez, 18h30 (13 concejales)

Es importante entender también de que esta demanda está siendo sustentable, es importante entender que a pesar de que hoy por hoy la tasa debería ser en 0,62 centavos, se está cobrando a 0,40 centavos, y a pesar de que después de 30 años, después de que se

ejecute el proyecto, estamos hablando de 2,84 dólares; el contrato establece en 1,90 dólares, esto es ventajoso para la población, es importante rescatarlo también en esto.

La figura del comité de decisiones y la toma de decisiones de éste, en función de un criterio de unanimidad ayuda mucho a un mejor control de lo que será toma de decisiones a futuro.

La cláusula 7.5, en cuanto a lo que es limitaciones de responsabilidad, tranquiliza al Concejo y a la población el hecho de que si la empresa no cumple en 28 meses se pueden ejecutar las garantías que están establecidas en la cláusula 9.1 9.2 como seguros y garantías, esto es importante rescatarlo y resaltarlo porque estamos viendo un contrato que es adecuado y con debidos controles de beneficio para la capital.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 18h31 (12 concejales)

El marco jurídico nos asegura un mejor desarrollo de este contrato, vemos que se ha observado el cumplimiento del artículo 315 de la Constitución, el artículo 4 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, el artículo 35 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, y creo que es necesario que como Concejo demos el respaldo a este tipo de proyectos que, como digo, son la continuación de visiones y enfoques no solamente de esta administración, señor Alcalde y miembros del Concejo, si no de pasadas administraciones que hoy tenemos la suerte de ponerlos y plasmarlos en una realidad, a pesar de la situación crítica que vive el país, ya no podemos pensar vía estado podemos irrumpir en este tipo de proyectos. Estamos echando mano de lo que dice la norma jurídica y que realmente va a permitir la solución a problemas de la congestión, del transporte, y la movilidad en la capital.

Nuestro apoyo, nuestro respaldo a esta iniciativa, a una iniciativa que ya está desarrollándose y que desde luego sin renunciar a nuestra competencia fiscalizadora, podemos seguir exigiendo informes y fiscalizando porque la normativa vigente en el Distrito Metropolitano de Quito nos permite inclusive el desarrollo de sesiones reservadas para que se puedan ventilar aspectos que de pronto no pueden ser evacuados de manera pública, pero que van a permitirnos ejercer esa competencia de fiscalización, ya lo hicimos con ocasión del desarrollo de un proyecto tan complejo como el aeropuerto, tuvimos que desarrollar sino una o dos sesiones reservadas para que se pueda realmente evaluar adecuadamente lo que fue en esa época un cambio de figura, de un contrato hacia lo que fue una alianza estratégica. Mi respaldo a este proyecto que

va, sin duda, a solucionar los problemas de movilidad de los valles orientales hacia la capital, señor Alcalde.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 18h33 (13 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Concejala Benítez.

CONCEJALA MSC. SOLEDAD BENÍTEZ: Sería bueno que nos pueda decir ¿cuánto terminaría pagando el Municipio en los 30 años de la obra?; y también una preocupación sobre el contrato, obviamente ya está, pero en el marco de la fiscalización y esto también posterior en ejecución lo haremos, Alcalde, el 4 de marzo aprobamos la Ordenanza No. 103 y ahí se define que el sujeto activo es el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en las definiciones se habla de un fideicomiso y se dice que el patrimonio es autónomo, cuando el manejo de los recursos son públicos, y son recursos públicos, también una explicación al respecto. Gracias Alcalde.

Salen de la sala de sesiones los concejales Sr. Marco Ponce y Lic. Eddy Sánchez, 18h34 (11 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Concejala Von Lippke.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias Alcalde, Vuelvo a tomar la palabra, porque escuchando al resto de compañeros concejales, me han venido algunas inquietudes, quiero que quede claro y que conste en actas, la petición que estamos haciendo aquí nosotros los concejales, el que se nos entregue la información por escrito, porque quisiera creer que el señor gerente está muy ocupado y no ha tenido la oportunidad de respondernos, creo que esa es la razón, no creo que sea porque no quiere, porque le hayan dicho que no la entregue. Yo creo que es por el tiempo, que conste en actas lo que ha dicho el Alcalde que nos entreguen toda la información por escrito.

Señor Gerente, yo le voy hacer llegar los requerimientos que tengo de la información, a parte de los que ya pedí, sobre este tema. También tengo que dejar claro aquí, en que esta sesión no es fiscalización, creo que hay errores de concepto, con algunos concejales que dicen bueno ya nos han aclarado aquí, esto es una fiscalización; esto no es una fiscalización, hemos estado viendo únicamente la parte legal, en donde nadie está

Página 67 de 81

OCA

cuestionando, yo si voy a decir lo que me preocupa la parte legal de contrato, pero aquí una fiscalización; yo siempre me marco en el tema técnico, quiero saber los rubros detallados, el costo unitario, el costo de la mano de obra, los directos, los indirectos, yo necesito saber, porque no es que no le cuesta a la ciudad y están de buenos viniéndonos a dar 130'000.000 millones ¡por favor! eso pueden engañarle a un niño, a la final la ciudad va a tener que pagar, nuestros hijos, nuestros nietos van a tener que pagar, no es que nos están regalando los 130'000.000 de dólares y dándonos la gran solución, porque únicamente como hemos escuchado sólo para el 25% de la ciudad, y no es que aquí estamos ayudando a la gente que no tiene vehículo, porque a ellos no les estamos solucionando con el tema del transporte público que creo que todos hemos sido claros, aquí no estamos hablando, se parece como que se quisiera esta administración favorecer al transporte privado, en donde muchas veces va una sola familia, son cuatro miembros y tienen cuatro autos, que es diferente a otras familias que son 5, 6 o 7 miembros que utilizan el transporte públicos, esos concepto creo que deben estar claros y que quede en actas que esta sesión no es fiscalización; y, que yo no estoy de acuerdo con, bueno a la final es simplemente un informe, aquí dice en el orden del día, informe del señor gerente, yo no puedo aplaudir como lo han hecho el resto de concejales, yo no puedo decir que estoy de acuerdo, porque a mí no me ha llegado la información a tiempo, no me han llegado los datos que yo he pedido, entonces, no puedo aplaudir ni estar de acuerdo, porque quiero saber.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 18h37 (12 concejales)

A más de todo lo señalado, la cláusula de confidencialidad, me llama mucho la atención, no hemos hecho como famosos en el tema de la cláusula de confidencialidad, lo mismo nos pasó con el Metro y ahora resulta que el costo del Metro es por costo del mercado, entonces no sabemos cuánto nos va a costar el Metro. Aunque usted aquí nos dice que es un precio fijo, esperemos que así sea.

También quisiera que en el tema de la expropiación que nos digan cuánto se va a invertir; usted está aquí dándonos el informe, sé que no le corresponde eso es parte de la Secretaría de Seguridad, tenemos todos clara la película; todos sabemos el tema como se maneja aquí en el Municipio, pero como usted está dándonos el informe le estamos dando la sugerencia para que coordine con la Secretaría y nos den el informe las dependencias que son para cada tema.

Dicen que aquí no hay dinero, sí es verdad no hay dinero, pero no por eso, porque nos vienen a dar, no sabemos ni a que costo ni a cuanto nos viene a dar. Yo necesito los datos exactos, nos quejamos de que no hay dinero en la ciudad, que no nos da el Gobierno Central lo que necesitan los Municipios, pero sí endeudamos injustamente a la ciudad con cerca de 500'000.000 millones en la construcción del Metro y ahora nos estamos quejando que no tenemos dinero y estamos aplaudiendo que nos den 130'000.000 de dólares, cuando endeudamos en cerca de 500'000.000 de dólares a la ciudad.

Entonces, no es una obra de aplaudir, permíname yo sé que esto no es personal, esto es un tema político; es un tema administrativo, yo no podría aplaudir un tema en donde nos endeudamos en 130'000.000 de dólares y también seguimos endeudándonos en otras cosas más. Necesito, por favor, que conste en actas, lo que yo he dicho y la petición, una vez, de la orden que ha dado el Alcalde que se nos entregue toda la información.

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 18h39 (13 concejales)

Nos dicen que podemos fiscalizar, aunque hemos tenido reuniones y se ha manifestado en la Comisión de Propiedad y Espacio Público, usted nos dijo que no le podíamos fiscalizar porque se acoge a la LOEP, entonces, aquí quisiera que entiendan los conceptos o me expliquen a mí, yo no entiendo, dicen que podemos fiscalizar, pero acaba de afirmar el señor gerente que no fiscalizamos siendo representantes de la ciudad y que debemos cuidar el bolsillo del ciudadano que ha puesto su confianza en nosotros ¡por favor! ¿qué estamos haciendo? yo sé que usted tiene que acogerse a la normativa, pero entonces, nosotros como concejales solamente aplaudir y decir que esto es una fiscalización cuando no lo es, fiscalización es tener los datos técnicos, los valores, nada más gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Salvador.

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Yo sé que el problema del tráfico es uno de los problemas más grandes que tiene nuestra ciudad; yo aplaudo cualquier iniciativa que se haga para solucionar el problema del tráfico, ésta es una de las iniciativas más importantes, que creo yo, para solucionar el tráfico que va hacia y viene de Cumbayá, en ese sentido aplaudo y felicito cualquier tema que sea relativo a solucionar y aliviar ese problemas de todas las personas que van y vienen diariamente de ese sector de la ciudad.

Página 69 de 81



El tema del barrios Bolaños, es un tema que también a mí me preocupa porque es una gente que vive realmente en una ladera y que es un sitio bastante peligroso, si se debería socializar el tema de la reubicación de estas personas y ubicar un sitio para que puedan tener sus viviendas y de ser del caso que tengan que desalojar todo ese sector que ya se vea el sitio para reubicarles. También es un tema que quisiera que se lo analice detenidamente para que estas personas ya puedan tener un sitio donde, a medida que la obra vaya avanzando, se les pueda ya tener reubicadas.

Salen de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 18h41 (12 concejales)

También yo quisiera pedir que toda esta documentación que hoy se nos ha entregado se nos entregue con más anticipación porque, en realidad, es difícil que nosotros podamos en tan poco tiempo leer y poder tener un criterio si es que nos entregan el momento mismo de la sesión, ese pedido le haría al ingeniero Larrea que yo sé que ha sido un trabajo muy arduo, muy importante el que han realizado, pero si es necesario que nos den la documentación con más anticipación, que es un pedido que se ha hecho en varias oportunidades, pero que no se ha cumplido, ese sería mi pedido al ingeniero, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Una vez concluidas todas las intervenciones de las señoras y señores concejales, señor Gerente, por favor, su respuesta a las inquietudes planteadas.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Gracias señor Alcalde, realmente en verdad yo aprecio mucho todos sus comentarios, sus preguntas, sus dudas, sus inquietudes, sus cuestionamientos porque ayudan a que todos tengamos claro de lo que estamos hablando.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 18h42 (13 concejales)

Quiero iniciar recalcando de que esto es una alianza estratégica, conceptualmente los términos y la modalidad, el esquema bajo el cual caminamos es totalmente distinto a un contrato de obra. Estamos anclados a la Ley Orgánica de Empresas Públicas, y he tomado nota son alrededor de 30 temas consolidados, voy a tratar de ser muy corto para intentar contestar todas las preguntas, si algo se me pasa por alto, solicito me disculpen y por supuesto que lo podemos hacer por escrito para responderles de la manera más adecuada porque toda la información está a disposición de ustedes.

Lo conversamos en la Comisión de Propiedad y Espacio Públicos y en realidad como usted bien lo dijo me amparo en la Ley y en la Ley dice: que mi órgano regulador y a quien tengo que rendirle cuentas del procedimiento es el directorio; la Ordenanza No. 406, a la cual no nos anclamos para esta alianza estratégica, básicamente luego del análisis veo que tiene un enfoque más dirigido hacia el Municipio y las Secretarías, porque como empresas públicas tenemos autonomía en distintos ámbitos y tenemos otro marco jurídico, le sugería que inclusive algún día sea usted asambleísta y permita que esta ley cambie y en esa línea podamos ir haciendo los cambios y le decía que me suena hasta lógico, si es un proyecto del Municipio, que sería lógico que el Municipio pueda fiscalizar.

Me quiero centrar en varios aspectos de todas las inquietudes que ustedes tienen, por ejemplo el barrio Bolaños, con este barrio, yo personalmente he tenido con todos los vecinos, dos momentos que han sido muy especiales, porque hay que decir que ellos tienen una necesidad de reivindicación desde cuando se construyó el primer túnel, tienen la necesidad de que alguien haga justicia con los ofrecimientos incumplidos de distintas administraciones municipales.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 18h46 (12 concejales)

Hace 15 días y este sábado también voy a estar en el barrio Bolaños porque no solamente ha estado la EPMMOP, nuestro Alcalde nos ha pedido y nos ha dispuesto al Municipio que vayamos, por lo que estuvo el Director de Catastro, el Director de Riesgos, podría decir que he liderado yo como Gerente de la EPMMOP la intervención porque el proyecto es de la EPMMOP y lógicamente quien expone y explica el proyecto soy yo y hemos recorrido muchas de las casas, no puedo decir que todas, pero por primera vez hemos identificado por ejemplo que son 94 familias. Como bien lo decía el concejal Freire, es justo y razonable pensar que están molestos, pero el bien superior público de todo Quito, no puede estar por debajo del bien de estas 94 familias y tomo la palabra del concejal Granda, donde hacía referencia a que realmente están en zona de riesgo, ellos los vecinos consideran que no están, ese es un criterio y gracias a Dios vivimos en un estado de libertades en donde yo puedo sentir que estoy en riesgo o no estoy en riesgo, que vivo en una ladera y me gusta vivir en mi ladera y quiero por la vista que tiene, tiene todo el derecho y es así que hemos caminado con ellos, hemos ido a su capilla, hemos estado en la casa comunal.

El día de mañana vamos a realizar el recorrido hacia la cancha que tienen, que han construido ellos con sus propios recursos, hubieron compromisos que tuvimos con ellos, y en general más allá de la molestia porque me permití, señor Alcalde, ofrecerles las disculpas del caso de administraciones anteriores, posiblemente haya sido lo óptimo, pero en el afán y así les exprese de curar heridas del pasado cortar ahí y pensar en un futuro mejor para el barrio Bolaños, en donde tenemos que identificar, porque no es 35 años o 50, hay que personas que tienen escrituras de 1927, pero resulta que su papá o su abuelo se murió y nunca más nadie registró la posesión de esas herencias.

Por citar algunos ejemplos, eso se tradujo en que algunos no han pagado los impuestos prediales durante más de 20 años, todo ese se traduce en una dinámica de trabajo conjunto y eso es lo que mañana espero lograr del barrio Bolaños, para que este barrio pueda entregar la documentación que le acredite como propietario de los terrenos, de las casas que están en esa ladera y que son sujetos de expropiación si fuera el caso, de reubicación si fuera el caso. Hay preguntas como a dónde serán reubicados, no se puede contestar porque estamos trabajando, construyendo esto, así lo denominamos la nueva solución vial Guayasamín, porque lo que pretende esto es ser una solución integral a varios problemas del pasado.

La liberación de predios está en proceso, el trazado existente, porque así fue como lo expusimos, si hay la posibilidad de moverle un poco más a la vía hacia adentro en esa otra ladera, si hay muchas alternativas de hacer y esto está registrado en videos, todo lo que hemos dicho está registrado para que los vecinos puedan tener ahora si el argumento y la fuerza para hacer un reclamo si lo considerarán a futuro, pero vamos a trabajar, insisto esto es una alianza estratégica, esto no es un contrato de obra, aquí no es que a alguien se la contrató y va a hacer un puente y va a hacer una vía, esto es un caminar conjunto con un socio que nos presta el dinero a una tasa que nosotros lo hemos analizado y creemos que esta dentro de los márgenes estándares, inclusive mejor de lo que se recibe en otro créditos internos o externos y adicionalmente nos permite pensar en que tras la ordenanza que ustedes aprobaron, que insisto fueron dos semanas antes, antes de eso el acceso centro norte no permitía la entrada de buses, con lo que el modelo y reitero que siendo marginal incorpora ahora 240 pasadas de buses de aproximadamente 200 pasajeros.

Esos 24 buses que pasarán, son 60 frecuencias que vendrán y tiene que ser, y tomó sus comentarios concejal Ponce, en donde no me compete, porque yo les traigo a ustedes un proyecto de solución vial, las políticas de movilidad son competencias de la Secretaría de

Movilidad, y por supuesto que sé que se está trabajando en atar todo el sistema de Quito Cables, Metro, buses, Ecovía, Trolebús, el sistema de vías que atiende al vehículo privado, el sistema de bicicletas, etc., entonces, la tarifa del peaje al igual que estamos trabajando con el socio, en tener el estudio de detalle definitivo, que es un detalle, porque uno puede tener al principio y así empezamos con una ingeniería básica, firmamos el contrato cuando tenemos una ingeniería de detalle, sin que hubiera sido necesario siquiera, porque insisto, este es un contrato de alianza estratégica en donde pudimos haber firmado este contrato, sin estudios definitivos porque este contrato es caminar juntos de la mano de un socio hasta lograr un fin.

Ingresar a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 18h48 (13 concejales)

Salir de la sala de sesiones la concejala MSC. Soledad Benítez y el concejal Sr. Francisco Chicaiza, 18h48 (11 concejales)

Propuestas y alternativas: si hubieron, las alternativas fueron construir otro túnel, la idea que se le quedó en el tintero a una administración pasada de construir el túnel norte, por aspectos técnicos, ya que la técnica nos dice que construir un túnel junto a otro, no simultáneos, sino en otro momento implica la separación y ahora mismo se me va así uno o dos diámetros, separados los túneles. En el momento en la salida norte, no era factible, entonces, eso nos permitió desechar la idea, porque además, nosotros paralelamente contratamos el año pasado y abro un paréntesis a la PUCE – Universidad Católica, un estudio en detalle del estado del túnel Guayasamín que tenía una duración de 9 meses y la semana pasada, hace 15 días, revisamos ese estudio, el borrador del mismo donde se ha identificado que el túnel está en muy buenas condiciones, no va a colapsar.

Los túneles inclusive ante la eventualidad de un movimiento sísmico se mueven con la tierra, sí ha encontrado el estudio deficiencias en cuanto al control de la fabricación del concreto del hormigón y ha como fue fundido, el estudio determinará que si hay que hacerle una rehabilitación al túnel y ese estudio ahora tiene que ser complementado con otro, porque el estudio fue dígame de que estoy enfermo.

Ahora el estudio que viene a continuación con la misma PUCE es dígame ¿cuánto cuesta curarme? y ¿cómo me curo? eso es algo que no está contemplado aquí, porque no es algo que le podamos transmitir como incierto a un socio que viene con la intención de

construir algo para la ciudad, por supuesto, que no lo hace gratis, ni nos lo regala, lo que hace este socio es prestarle dinero a la ciudad y nosotros con nuestro peaje todos los que utilicemos seremos los que pagamos.

La otra alternativa fue la rehabilitación de la antigua vía, existieron dos empresas que presentaron propuestas, la una fue SEMAICA y la Empresa COANDES, especialmente con la empresa COANDES nos reunimos en tres ocasiones en la EPMMOP, con los ingenieros tuvimos una amena discusión muy técnica, no política, como este momento que usted me ha dicho que estoy en un ámbito muy político; pero en la realidad trato de hacerlo lo más didáctico para que dentro de las diferentes profesiones que tenemos todos acá pueda ser esto muy sencillo de comprender.

Cuando nos reunimos entre ingenieros a revisar las alternativas de la estabilidad del anclaje que ellos planteaban en el talud, yo les dije personalmente de que ellos debían plantear ya o una alianza público privada y la recibimos por cierto, la última que la recibimos costaba 27'000.000 de dólares, pero eso no era una solución, ellos solamente planteaban reconstruir dos carriles más. ¿Por qué declaramos desierto el puente Guayasamín, solamente como puente el año pasado? Porque, justamente, no era una solución, un puente no es la solución al tráfico del acceso centro norte de la ciudad, como tampoco era la solución reconstruir los dos carriles de esa vía que se fue hace algunos años, es decir, que se cayó y se fue a la quebrada.

¿Qué es lo que pasa? Se les pidió así como estos señores de CRBC han tenido la fortaleza de invertir 2'289.000 dólares, pero han tenido la posibilidad de invertir a riesgo, y eso hay que resaltar porque no todo el mundo tiene la capacidad de generar estudios, hacer una inversión extranjera en el país y querer recuperar ese capital; no regresó COANDES con una propuesta que incluya una alianza, lo que querían a la larga es que se les contrate, no tenemos dinero o no teníamos tampoco previsto eso, y lo que hicimos fue simplemente, desechar la alternativa por falta de sustento técnico, porque el anteproyecto estaba, ahora hay que llevarlo a eso a un ámbito de que realmente se pueda ejecutar y como no teníamos el insumo y no era una solución integral, la desechamos también.

La otra alternativa, la tercera finalmente, es la de construir un puente en donde como socios con el consorcio también les pusimos a consideración el diseño del puente que generamos para el proyecto de licitación que declaramos desierto nosotros mismo, señor Alcalde, cuando estuve para asumir el cargo de gerente, recuerdo que no vimos

conveniente que eso siga adelante y fue por ese motivo, aparte de los problemas con el USHAY y con el SERCOP, que tuvimos que declararlo desierto.

Las otras alternativas vienen atadas al rechazo que tuvo el proyecto de ciertos sectores en el 2004, eso es cierto, pero la ciudad ha cambiado, ya no es la misma desde el año 2004 al año 2012, las familias alrededor del vecindario ya ni siquiera la mayor parte habitan ahí, se convirtió en una zona de edificios, más que residencial, por la misma congestión las familias que vivían ahí se fueron la mayor parte de ellas, de acuerdo al análisis que nosotros hemos hecho.

También el impacto urbanístico, yo con los arquitectos, a veces, discrepo mucho porque es un tema de gusto, lo urbanístico y la arquitectura ya depende mucho de lo que a mí me guste o no. Entonces, a mí me parece que el puente, solucionando un tema de giro izquierdo que es el más complicado en movilidad; está muy bonito, además la plaza Argentina va a quedar mejor, ese puente para mi es una escultura, desde mi visión ingenieril, entonces, desde mi visión ingenieril ese puente es una escultura, y en ingeniería llamamos a esto obras de arte. Estas obras de arte, son las que también son parte de la arquitectura de la ciudad, los puentes.

El intercambiador de Carapungo, por el mismo motivo que este proyecto, como contiene un colector abajo de un kilómetro, no pudo generar otro deprimido, y es un proyecto, no de esta administración; es un diseño aprobado por la anterior administración, entonces, no es, sí o sí; las cosas creo que en urbanismo y en diseño de ciudad no están escritas en piedra.

El giro izquierdo es saliendo del túnel hacia la avenida Diego de Almagro, este momento no tengo las láminas como tampoco tengo exactamente el lugar, por eso hacia referencias la tribuna de Los Shyris y la Fiscalía, pero además hay que resaltar que el incremento tope respondiendo a una de las preguntas de la concejala Anabel Hermosa, que ya no está acá, el incremento tope es el 9%, y de ahí baja nuevamente ¿por qué? Porque al día de hoy, esos 37.000 vehículos tienen una tasa de crecimiento sí, pero de todas maneras, al día de hoy ya tenemos ese tope, porque es en el contraflujo cuando tenemos ese pico, y en contraflujo tendremos la misma cantidad de vehículos que tenemos al día de hoy, con la diferencia de que actualmente tenemos dos carriles de entrada y en el mes 29 tendremos 5 carriles, tres de salida. Este proyecto prioriza la salida de vehículos de la ciudad, con una agilidad mucho mayor a la que actualmente tienen.

En cuanto a la fiscalización del Concejo, como funcionarios públicos, cuando me involucré en la administración pública, lo primero que entendí es que el funcionario público hace lo que la ley le manda y después de haber leído una y otra vez la Ley Orgánica de Empresas Públicas, me dice que yo tengo que preguntarle a mi directorio y será la Contraloría y la Procuraduría a la cual yo tengo que responderle y es por eso que le hemos hecho preguntas al Procurador especialmente para ver si hay alguna inconsistencia, si podemos contratar o no, subcontratar o no, eso está en los documentos que les hemos entregado, para que los puedan leer, realmente ¿por qué no se les entregó la documentación antes? fue porque nos convocaron...

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Simplemente, un punto de aclaración para reforzar lo que ha indicado el ingeniero, el artículo 87 numeral 1) del COOTAD, establece la competencia fiscalizadora del Concejo, es decir, nosotros no estamos renunciado a esa competencia en esos parámetros de fiscalización y eso significa que el Concejo fiscaliza la gestión del ejecutivo y eso es lo que podemos hacer bajo las modalidades de sesiones reservadas, abiertas, públicas, requerimientos de informes, sesiones de comisión, que van abonar a la mayor transparencia de la gestión. En ningún momento hemos dicho que vamos directamente a fiscalizar un procedimiento que esté estipulado en otras leyes.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Gracias señor concejal, porque en el marco de la ley, es donde sí la ley cambia cambiaremos, y sí la ley no cambia, no cambiaremos.

La información entregada, preparar todo esto, a pesar de que gran parte lo teníamos para el taller, lo hemos vuelto a revisar para hacerlo más didáctico, hoy día en la mañana, ayer en la noche Jorge, Piedad no durmieron preparando otra vez todo esto. El video se hizo mejor, intentando que esté lo mejor posible para que todos ustedes lo puedan mirar, y hoy día solamente en imprimir todo esto a color, porque en blanco y negro sacar unas copias no hubiera sido lo ideal para ustedes, es por eso que la verdad no lo pudimos entregar antes, y pretendo ir respondiendo a todo.

El Acta de Inicio, este es un contrato de asociación insisto, no es un contrato habitual, y consta en el libro de obra, el inicio de la Boussingault y esa copia de ese inicio de obra la podemos entregar, pero en ninguna parte del contrato se establece una Acta de Inicio como sí se establece en cualquier inicio de obra.

SEÑOR ALCALDE: Para aclarar el plazo corre desde el 5 de abril, el plazo de 28 meses está corriendo desde el 5 de abril porque eso es lo que consta en el contrato.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Respecto a las cláusulas de confidencialidad que están en los numerales 14.1; 4, 5 y 6 son cláusulas habituales de confidencialidad en donde lo que se pretende es que la información entre las partes sea de responsabilidad incluso con contratistas y ante la eventualidad de que se suspenda el contrato, se cambie de contratista principal, la información del por qué sí o no, o las cosas, las causales de lo que haya habido se mantengan de carácter estrictamente confidencial entre las partes, porque reitero aquí no hay mes 29, sí es que no llegamos al mes 28, con la obra terminada.

Se establecen también, y me paso al ámbito de lo que mencionaba la concejala Hermosa, los conceptos de fuerza mayor y solamente me voy a permitir leer lo que es la fuerza mayor o caso fortuito, dice: que es el hecho en que no es posible resistir ni puede ser atribuible a las partes un terremoto, un deslave, que durante este tiempo no habría realmente ejecución de la obra y eso supone una ampliación de plazo y los otros elementos que también serían casos fortuitos o de fuerza mayor o lo que hemos denominado en el contrato eventos extraordinarios, son eventos que salen de la perspectiva inicial de este proyecto y podría darse, inclusive el hecho de que cambie el IVA, que por cierto no cambia de por vida, quien sabe si cambia ahora y según ha dicho el señor Presidente es por un año, y el próximo año dice que baja al 6%. Entonces, o es en más o es en menos, los mecanismos para cualquier modificación están establecidos, se realizarán mediante una adenda o las que fueran al contrato y esto va a permitir que el contrato pueda seguir en el tiempo dándole a la ciudad la obra que la ciudad necesite.

Estudios ambientales: hay que tener claro en que la institución que corresponde y que emite los permisos dependiendo como categoriza el proyecto da licencias o exige registros. Tenemos los registros ambientales de los hitos correspondientes previo a cada inicio de construcción, es así que tenemos el registro ambiental que es el requerimiento y la exigencia de la entidad reguladora, no la licencia ambiental sino el registro.

El registro tenemos de la Boussingault y del puente, los otros registros los seguimos obteniendo conforme vamos revisando los distintos hitos y etapas del proyecto. Se han realizado, por supuesto, porque hay responsabilidad penal y de 10 años, además sobre cualquier estudio que un ingeniero firma, entonces, no solamente es el estudio sísmico,

Página 77 de 81



es el estudio eólico y son todos los estudios de detalle y todas las ingenierías que tienen que garantizar que esta ciudad tenga una infraestructura de calidad.

Quiero resaltar de que, la infraestructura que estamos construyendo es de la ciudad, a pesar de que el socio internacional chino ponga el dinero, si al mes 29 no hay un evento fortuito o de fuerza mayor o no hay un evento extraordinario, no hay prórrogas, la ciudad se queda con la obra y esto pasa al tribunal arbitral en el caso de que haya algún inconveniente con el socio. Hemos sido tan estrictos, hemos revisado tanto el contrato de que creemos que el contrato tiene más fuerza hacia el lado de la ciudad que hacia el lado de la inversión privada, es decir, que creemos que sí, puede ser que el término no sea el adecuado y a la concejala Hermosa no le gusta que diga que creo, pero sí creo que el contrato va más hacia el sector público que hacia el sector privado, a quien nos está prestando el dinero.

Las infraestructuras de la parada igualmente, la integración física con el Metro y Trole al igual que la Estación de Transferencia en Cumbayá, todo eso está siendo nuevamente analizado porque en el plazo en que la ordenanza se sancionó, es parte de un desarrollo de la Secretaría de Movilidad, recordando que lo analizamos, señora concejala, de que el predio donde se iba a implantar la Estación de Transferencia en Cumbayá presentó en su momento deficiencias de cimentación, es decir, que el diseño no era aplicable al lugar, de todas maneras el sistema Quito Cables, ya lo analizamos en una sesión del Concejo, todavía no hay un lugar definido; eso la Secretaría de Movilidad tiene el proyecto Quito Cables y está analizando también las otras alternativas, pero eso es competencia de la Secretaría de Movilidad, quien, reiteró, está analizando el proyecto, al igual de la incorporación los lugares específicos donde debe colocarse una parada, una estación o lo que fuera.

El valor del peaje que también fue una pregunta, está en las láminas, está anualmente mostrada; mensualmente en la primera etapa, no hay ningún cambio de tarifa hasta el mes 28, en el mes 29 hay un incremento, y no es que creo que el quiteño si puede pagar, estoy convencido que el que usa un vehículo, ahora como medida de desincentivo del mismo, va a tener que pensarlo dos veces en si quiere pagar 0,80 centavos, y en el año 2030, 1,90 o se quiere subir al bus o al Quito Cable, cosa que espero que tengamos muy pronto.

Los estudios definitivos, insisto los tenemos, estamos ahora en un proceso de validación porque reitero ésta es una inversión a riesgo especialmente del privado, el privado ha

generado los estudios; el privado público está pagando las garantías, está pagando los seguros; está pagando absolutamente todo.

Los diseños los han hecho ellos y no creo que vengan a perder dinero en el Ecuador, entonces nosotros también estamos validando de que la infraestructura sea una infraestructura de calidad y que contenga todos los aspectos estén salvados y la obra sea realmente una obra que pueda soportar cualquier evento sísmico, más allá de que la ingeniería a los ingenieros nos dice que debemos prever las fuerzas sísmicas mayores probables y eso llega hasta un punto para Quito el 0,4 de la gravedad, que eso es lo que pasó en el sismo y gracias a Dios vimos que Quito si soportó eso. Por sobre eso, creo que tendríamos dificultades porque los diseños ahora inclusive con las nuevas tecnologías, el nuevo Código Ecuatoriano de la Construcción nos dice que ese es aproximadamente el límite.

La reparación estructural del túnel Guayasamín, sí tendrá que hacerse en su momento, lo he mencionado y para eso esperamos tener primero los recursos que nos permitan contratar, el que nos digan cómo curarnos y cuánto nos va costar curarnos y después curarle al túnel, pero el túnel en el momento en el que estamos tiene que ser reparado, sí, ¿cuándo? cuando tengamos el puente, seguramente cuando tengamos el puente vamos a tener la necesidad de en algún momento cerrar, todavía no sé cómo sea la rehabilitación del túnel porque no se ha hecho el estudio pero a lo mejor es sólo por las noches, a lo mejor sólo fines de semana, a lo mejor hay que cerrarlo uno o dos meses, no lo sé, y eso es algo que sabremos en pocos meses más y si hay los recursos del caso, para darle prioridad al tema.

El carril no es exclusivo y en la misma ordenanza no define que sea exclusivo, el carril tiene que ser y así fue priorizado, se incorporará 240 viajes más de buses, de 200 pasajeros es lo que está previsto, la definición de la tarifa tiene que ser regulada y será parte de la adenda, entonces, hay que recordar que al igual que en el intercambiador de la Granados hay carriles priorizados, porque hemos priorizado el acceso a la Río Coca, tanto en deprimido como en la salida de los buses, pero no son carriles exclusivos porque, la verdad esto es el Quito en el que vivimos, ojalá algún día podríamos priorizar la mitad de la infraestructura vial de la ciudad solamente para transporte público, pero eso no va a pasar si no tenemos la vialidad que realmente nos merecemos los quiteños.

El plazo, realmente quiero insistir en eso, no habrá mes 29, el contrato por favor revísenlo, es estricto, la obra tiene que entregarse en el mes 28, no hay incremento de

Página 79 de 81



precio, si encontramos a la validación de los estudios porque yo tengo la misma preocupación de usted, que si el valor resulta de que no ha sido 131'000.000 de dólares, validando y revisando las cubicaciones, resulta que es 100, pues tenemos que hacer una adenda para bajar el monto de contrato, porque es poco probable que suceda porque tenemos estudios definitivos, y ahora en la validación vamos a encontrar realmente si es que hay un incremento o decremento, pero así son las cosas.

El transporte alternativo: como muy bien lo dijo el señor concejal, hay vías en las que por seguridad definitivamente no se puede incluir al peatón; por seguridad como la hemos recibido; por como crecieron, no se puede y la Interoceánica es una vía en la que desgraciadamente no fue diseñada para las bicicletas, cuando tengamos mejores vías y tengamos un plan de movilidad que nos permita tener un sistema de transporte público adecuado, creo que la totalidad de las vías pero eso es una definición que la debe responder la Secretaría de Movilidad, en general la política de movilidad no es una competencia de la EPMMOP.

La competencia de la EPMMOP es entregarle a la ciudad infraestructura pública, y quiero insistir en que no se traslada ningún cuello de botella, no se traslada a otros lugares porque simplemente lo que estamos haciendo es diluyendo el tráfico, el cuello de botella está en la plaza Argentina y en la plaza Argentina es en hora pico, y el tráfico está modelado no va a incrementarse ahí, en los contraflujos eso no sucede.

Hablando y respondiendo al tema de los CRBC ¿sí tiene la capacidad técnica o no de ejecutar la obra? Actualmente el CRBC tiene 4 contratos de vías con el Gobierno Nacional y que son contratos más grandes del que ahora quiere invertir acá en la solución, entonces creo que eso podría responder por sí solo a la pregunta.

El impacto de nuevas leyes y de lo que pueda pasar a futuro, es parte de lo que serán las adendas, pero no podemos, no éramos brujos para suponer que iba a darse un terremoto y tampoco para suponer que el señor Presidente va alzar el IVA o va inventar otras políticas, entonces, el contrato se deberá acoplar a las necesidades reales de el régimen en el cual estemos.

Solamente quiero terminar recordando de que ésta es la administración que, si analizamos ya con números nada más, más ha invertido en transporte público, tenemos un sistema de Metro, solamente con eso hablaríamos de 2.000'000.000 de dólares; una repotenciación del sistema trolebús; una gran inversión que vendrá por inversión del

mismo Municipio mediante alianzas público privadas o público públicas para la generación de Quito Cables, y adicionalmente el hacer que este tipo de obras de infraestructura sean pagados por los vehículos privados, de los cuales son los principales llenadores de este tubo, pero los que pagan la obra son esos vehículos que van a permitir que ahora haya transporte público circulando y entrando a Quito por el hipercentro y diluyéndose hacia el norte y sur de Quito por la Ecovía. Sin más, señor Alcalde, y esperando haber respondido a todas las preguntas, cualquier duda adicional con gusto.

Salen de la sala de sesiones el concejal MSC. Patricio Ubidia, 19h15 (10 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Muchas gracias, señorita Secretaria dígnese constatar el quórum, por favor.

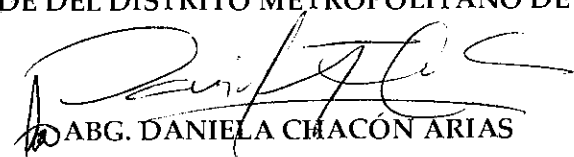
SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Señor Alcalde, no contamos con quórum.

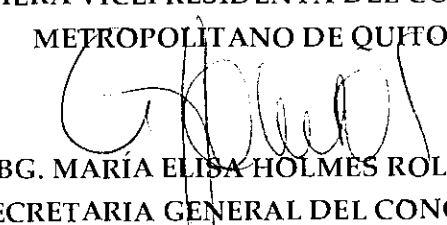
SEÑOR ALCALDE: Una vez abordado el orden del día y en razón de que nos hemos quedado sin quórum. Declaro clausurada la sesión.

SIENDO LAS DIECINUEVE HORAS CON DIECISÉIS MINUTOS DEL VIERNES VEINTINUEVE DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS, POR FALTA DE QUÓRUM SE SUSPENDE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO.


DR. MAURICIO RODAS ESPINEL

ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO


ABG. DANIELA CHACÓN ARIAS
PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO


ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO
METROPOLITANO DE QUITO

Transcripción: Esther L.

Página 81 de 81