

ACTA RESUMIDA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE AMBIENTE

MARTES 26 DE MARZO DE 2019

Resumen de asistencia

Registro de Asistencia - Inicio Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Abg. Eduardo Del Pozo		1
Ing. Carlos Páez	1	
Dr. Pedro Freire López	1	
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinte y seis días del mes de marzo del año dos mil diecinueve, siendo las 09h39, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones No. 2 del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Ambiente: Dr. Pedro Freire López, e Ing. Carlos Páez, quien preside la sesión.

Se encuentran presentes los siguientes funcionarios: Ing. Jorge Yáñez, Gerente General Metro de Quito; Dra. Verónica Arias, Secretaria de Ambiente; Licenciados Sebastián Sandoval y Cynthia Sánchez, funcionarios de la Secretaría de Ambiente; Ingenieros James Jaramillo y Víctor Pérez, funcionarios de la EPMMOP; Dra. Yolanda Peñafiel, delegada de Procuraduría Metropolitana; Dra. Erika Mora, asesora del despacho del Concejal Pedro Freire López; e, Ing. Bladimir Ibarra, asesor del despacho del Concejal Carlos Páez.

También se encuentra presente Ing. Natalia Lara, representante de la Empresa LICRON:

Secretaría constata el quórum legal y reglamentario, da lectura al orden del día el mismo que es aprobado por lo que se procede con su tratamiento.

ORDEN DEL DÍA

1. APROBACIÓN DE LAS ACTAS DE LAS SESIONES REALIZADAS EL 16 Y 30 DE OCTUBRE DE 2018.

Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Abg. Eduardo Del Pozo			1
Ing. Carlos Páez	1		
Dr. Pedro Freire López	1		
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>		<b>1</b>

11

Las actas quedan pendientes de aprobación, por falta de quorum para hacerlo.

f

2. **INFORME DE LOS RESULTADOS DE MONITOREOS CONSTANTES QUE SE REALIZAN EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE LA ESTACIÓN LA PRADERA DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE QUITO (PLMQ), QUE EVIDENCIAN LA PRESENCIA DE PRODUCTO LIBRE COMBUSTIBLE-GASOLINA, CON RECARGA CONSTANTE DEL HIDROCARBURÍFERO A 20 Y 30 METROS DE PROFUNDIDAD, EN EL PERÍODO 2017 A ENERO DE 2019. MEDIDAS SOLICITADAS A LAS AUTORIDADES AMBIENTALES, EN EL MARCO DE LOS TRABAJOS DE REMEDIACIÓN AMBIENTAL Y DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ORIENTADAS A BAJAR EL RIESGO DE EXPLOSIVIDAD EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DE DICHA ESTACIÓN Y DE LAS FUENTES DE CONTAMINACIÓN IDENTIFICADAS. (GERENTE METRO DE QUITO).**

**Concejal Carlos Páez, Presidente (E):** Informa que se realizó una visita a los distintos frentes de construcción del Metro, entre ellos de la Estación la Pradera, y se conversó con algunos de los técnicos de la Empresa Constructora, los fiscalizadores de la Empresa Metro de Quito, sobre la situación del bolsón de combustible identificado en la Estación La Pradera, y la sorpresa fue que se informó que seguía liquiando, hasta el suelo, es decir, seguía filtrándose desde la Estación hacia el subsuelo, razón por la cual se solicitó tanto a la Empresa Metro de Quito, como a la Secretaría de Ambiente los informes al respecto, manifestando que la Empresa Metro de Quito hizo llegar un informe el 11 de enero de 2019.

**Ing. Víctor Pérez, Gerencia de Responsabilidad Social y Ambiental de Metro de Quito,** Realiza la presentación del **Informe de Acciones para la reducción del nivel de Contaminación del suelo de la Estación La Pradera, primera línea del Metro de Quito.** Esto con el afán de poderles explicar de manera más detallada sobre las acciones que ha realizado Metro de Quito de acuerdo al pasivo ambiental que fue encontrado en la inmediaciones de la Estación Pradera Metro Quito, ubicada entre la Av. 9 de octubre y Av. Eloy Alfaro. Realiza la presentación en la misma que detalla los siguientes aspectos: 1. Antecedentes. 2. Estudios preliminares de contaminación subterránea en el trazado de la Primera Línea del Metro de Quito (PLMQ) (6 estudios técnicos del año 2013 al 2017). Recalando que este estudio recomendó hacer un estudio más detallado, por cuanto se identificó tres puntos específicos que fue en el tramo Carolina, Estación Pradera que están las dos gasolineras, la de Petroecuador y la Estación de Servicio Aneta; el segundo tramo fue en la Estación El Recreo, ya que esta estación está dentro del área de parqueadero de los trolebuses y allí tenían un dispensador de combustible, y el tercer estudio que con más profundidad era entre Av. Morán Valverde y la Estación Solanda, frente al Estadio del Aucas, por cuanto allí están ubicadas algunas lavadoras, lubricadoras, por tanto, se procedió a realizar el estudio de contaminación fase II y que se debió hacer sondeos exploratorios y perforación de 15 a 30 mts de profundidad, pero se fue descartando presencia de contaminación y únicamente se centró el estudio en la estación de Servicio Aneta, donde se enfocó el trabajo, por cuanto se encontró un pasivo ambiental, es decir, combustible. De septiembre a noviembre de 2016, se continuo la etapa II con perforaciones y caracterización de contaminantes del suelo y monitoreo permanente ya en el área de la Estación La Pradera se

confirma y ratifica que existe contaminación en el subsuelo con hidrocarburos entre 15 y 30 mts de profundidad, se continua hasta marzo de 2017 y se definió el esquema de presencia de contaminante ya dentro de la zona de interés, que era únicamente la Estación Pradera del Metro de Quito, con el fin de acondicionar dicha área y de seguridad para la construcción, es decir, el objetivo era conseguir límites de seguridad para un paso seguro de la tuneladora, salvaguardar la integridad de los trabajadores del Metro de Quito y también de la comunidad.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Consulta en qué fecha determinan, porque lo que se identificó el tramo de la Carolina y la Pradera con la existencia de las dos estaciones la de Petroecuador y la de Aneta, hay algún momento en donde definen el origen de la presencia de hidrocarburos en el suelo.

**Ing. Víctor Pérez, Gerencia de Responsabilidad Social y Ambiental de Metro de Quito:** Informa que a través del estudio de Fase I es donde ya se centra específicamente estas tres áreas que se había mencionado.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Se dice que habían dos posibles causas, la Estación de Petroecuador y la Estación de Aneta, hay algún momento que definen si el problema surge en la Estación de Petroecuador o en la Estación de Aneta?

**Ing. Víctor Pérez, Gerencia de Responsabilidad Social y Ambiental de Metro de Quito:** Señala que hay una coordinación interinstitucional, en coordinación con la Secretaría de Ambiente se exigió un plan de remediación ambiental en la Estación de Petroecuador, que antes de la ejecución del Metro se trabajó en la evacuación de contaminantes orgánicos volátiles que se descubren en la zona y establecieron una pluma de contaminación en el aire que fueron trabajando paralelamente y se llegó a límites de seguridad en la Estación de Petroecuador. Se confirma es en el estudio de Fase II cuando se hizo una perforación específica y se determinó producto libre entre 15 a 30 mts de profundidad ya se encontró gasolina.

**Ing. James Jaramillo, funcionario de la Empresa Metro de Quito:** Informa que se ha coordinado con la ARCH para que se haga una verificación de los flantes de Aneta y determinó la ARCH que no tiene ninguna fuga, incluso se cerró por una semana esta gasolinera. Presumen que es un pasivo ambiental que estaba desde unos 40 años atrás y que se alojó el combustible en un bolsón en el subsuelo.

**Concejal Carlos Páez, presidente de la Comisión (E):** Señala que los informes que entrega el Metro de Quito, dicen otra cosa, que no es un pasivo, y que se evidencia la presencia de producto con recarga constante de hidrocarburos.

**Ing. Víctor Pérez, Gerencia de Responsabilidad Social y Ambiental de Metro de Quito:** Señala que a raíz de lo que la Agencia y Regulación de Control de Hidrocarburiíferos (ARCH) determina que en todos los tanques de la Estación de Servicio Aneta no existen fugas, la Secretaría de



Ambiente reconfirma con un oficio al Metro de Quito en el año 2016, que no es una fuente activa, sino que es un pasivo ambiental, así lo declara la ARCH y la Secretaría de Ambiente.

**Ing. Natalia Lara, Gerente Técnico de la Empresa LICRON:** Señala que la primera perforación realizada desde febrero de 2016, es entre la Estación de Servicio y la Estación La Pradera, el primer monitoreo de agua se hizo en octubre de 2016, y se comprobó que en este pozo no había agua, solamente fase libre, se comunicó y a partir de eso se decidió hacer la perforación entre los 15 y 21 mts en la vereda de CNT, se encontró presencia de contaminantes, y cuando se hizo la perforación para determinar la presencia del contaminante, se comprobó que el contaminante estaba entre los 15 y 21 mts saturando la fase de suelo, y ese pozo se le desarrollo al igual que el otro pozo y mantuvo monitoreos para comprobar la recarga en los mismos, por tanto, a lo que se refería la Secretaría del Ambiente es que ya no había aporte hacia la fuente, pero de la fuente hacia los pozos sí, razón por la cual se dice en el informe que a los pozos de monitoreo, se los definió como un pasivo, el bolsón ya no estaba siendo aportado por la estación de servicio, el bolsón ya no tenía aportación desde la Estación de Servicio porque los tanques estaban sellados, no tenían fuga.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Señala que en la visita que realizaron en diciembre de 2018, se informó por parte de la Empresa Metro de Quito, que siguen tratando agua contaminada que se infiltra a la Estación.

**Ing. Natalia Lara, Gerente Técnico de la Empresa LICRON:** Señala que dentro de la Estación tuvieron una distribución de 46 pozos, dependiendo de cada pozo se tenía mayor o menor aportación, se extrajo de esos pozos una vez que se bloqueó el ingreso del contaminante con pilotes, y una pared, se bloqueó el ingreso para tener que tratar únicamente lo que está dentro de la estación y se extrajo toda la fase libre a través del agua del acuífero que son 27.058 litros de emulsión contaminante, eso se extrajo desde los pozos que estaban distribuidos en toda la estación y a partir de la extracción de fase libre, una vez que se determinó que ya la fase libre estaba en mínima proporción, se extrajo gases.

**Ing. Jorge Yáñez, Gerente General Metro de Quito:** Señala que las líneas de concentración tanto de gases, como de fluido contaminado inician con mucha más concentración en la esquina inferior izquierda y van atenuándose en el sentido aguas abajo por la Av. Eloy Alfaro, entonces, llega un momento en que la mitad de la estación ya no tiene indicios de contaminación.

**Ing. Natalia Lara, Gerente Técnico de la Empresa LICRON:** Manifiesta que la primera campaña que se hizo fue para delimitar la presencia de contaminantes, es decir, existe una perforación en los otros extremos para saber hasta dónde podía llegar y hasta donde se debía hacer los esfuerzos, porque si bien el túnel de la estación viene por la Av. Eloy Alfaro, entonces se tenía que determinar hasta dónde llegaba el esfuerzo tanto de extracción y donde se tenía que hacer el bloqueo.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Manifiesta que está claro que hicieron esos estudios y después supone que lo que hicieron fue aislar el área de trabajo, de tal manera de tratar lo que allí estaba, y proceder dentro de las normas de seguridad con los trabajos.

Solicita que hasta allí se dé por terminado el punto No. 1.

3. INFORME DEL ESTADO DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL DE LOS ESTABLECIMIENTOS IDENTIFICADOS CON LOS ESTUDIOS REALIZADOS POR LA EMPRESA PÚBLICA METRO DE QUITO, COMO FUENTES DE CONTAMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DE LA ESTACIÓN LA PRADERA; Y, MEDIDAS ADMINISTRATIVAS Y LEGALES TOMADAS PARA MITIGAR Y REMEDIAR LOS PASIVOS AMBIENTALES Y BAJAR EL RIESGO DE EXPLOSIVIDAD EN EL ÁREA (SECRETARÍA DE AMBIENTE).

Lic. Sebastián Sandoval, funcionario de la Secretaría de Ambiente: Señala que en cuanto la Secretaría de Ambiente recibió el informe de lo que determinaba el pasivo ambiental, gestionó ante la Agencia Metropolitana de Control medidas cautelares, por lo que se cerró la Estación de Servicio como medida cautelar preventiva hasta que presente toda la documentación de las fases I y II y el plan de remediación que fue aprobado a finales del año 2018, señala además que los inicios de la remediación de la Estación empezaron los trabajos en enero del 2019.

Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E): Consulta porque le califican como un pasivo.

Ing. Cynthia Sánchez, coordinadora del área de licenciamiento ambiental de la Secretaría de Ambiente, Señala que la presentación está más enfocada al tema de regularización ambiental, sobre el informe técnico que fue remitido a la Comisión de ambiente. La Estación de Servicio Aneta inicio sus operaciones el año 1968, la normativa ambiental tanto en hidrocarburos y en la parte ambiental está siendo desarrollada desde el año 1992, siempre existió esa brecha de información que se pudo obtener y esa brecha de medidas de mitigación y control de la contaminación ambiental. En el año 1968 cuando se colocaban las estaciones de servicio, recién con el reglamento de operaciones hidrocarburíferas del Ecuador se exige a todas las actividades hidrocarburíferas que tengan un cubeto y un tanque de contención para tanques de combustible, por tanto, hay que tener cuidado con las gasolineras antiguas. Que fue lo que sucedió con Aneta, en el año 2016 la Secretaría de Ambiente recibió el estudio de contaminación subterránea del trazado de la primer línea del Metro de Quito, lo que da la pauta de que en el área de la Pradera ya había presencia de producto libre de combustible en uno de los pozos del Metro de Quito, también es importante saber que el reglamento de operaciones hidrocarburíferas exige una profundidad adecuada para poder identificar un pasivo ambiental de estas dimensiones, la normativa dice que se tiene que monitorear suelo a una profundidad mayor a la que están los tanques de combustible, normalmente los tanques de combustible de una gasolinera están a 4 mts, máximo 6 mts, a nivel nacional, lo que hace Aneta cuando comienza a regularizarse, es monitorear a 4, 6 y 8 mts, que para la autoridad, tanto la nacional como local, es un caso normal. En el 2016 con la profundidad que maneja el proyecto Metro de Quito, da la alerta de que se encontró un producto libre en uno de los pozos, y lo primero que se hace es identificar si hay una fuente activa o no, y la pauta para saber si es que es una fuente activa o no, son ensayos con la ARCH, que primero se determinan si las condiciones de infraestructura de la gasolinera están correctas o no, es decir, si los tanques están revestidos o no, se

hace un análisis de todos los informes anuales para el funcionamiento de las gasolineras y durante todo ese proceso se evidenció que nunca hubo una alteración en la infraestructura, ni en los revestimientos de tanque, ni en el estado de combustibles, ni en el estado de las líneas de flujo que corresponden para los surtidores, por tanto, lo que se hizo fue repetir dos veces en el año 2017 con la ARCH inclusive se cambió de verificadora, que son los que lo realizan, avalados por la ARCH, como presiones de tanques, presiones de tuberías, verificación de hermeticidad de los tanques para ver si es por una fuente activa o no. Sobre el tema de los trazadores, no están disponibles en el país y éstos tienen una normativa del Ministerio de Hidrocarburos, por ejemplo, lo que hace PRIMAX, coloca un trazador para que a futuro se pueda comprobar si es que hay o no incidencia de combustible. Hablando de pasivos ambientales con todas las pruebas de presiones, estado de tanques, evaluaciones, sumado los monitoreos de la Secretaría de Ambiente que realizó con la Escuela Politécnica Nacional se estableció que el combustible tomado de las muestras de los pozos del Metro de Quito, daban el indicio que eran combustibles antiguos que tenían gomas, mucha oxidación y que no pertenecían al octanaje, eso fue a finales del 2016 inicios del 2017. Por las condiciones la zona de la Pradera es bastante complicada, ya que son áreas de relleno que inclusive en los estudios del Metro de Quito y las evaluaciones hidrológicas realizadas por dos consultores ambientales, han dado las características hidrogeológicas que no son homogéneas, existe un tipo de suelo, existen rocas, cavernas y otra vez suelo, entonces, colocar un trazador allí, que no se sabe en qué fecha iba a salir, a donde iba a salir, cómo iba a reaccionar, tampoco a donde poder monitorearlo, no iba a servir de mucho, puede servir cuando existe una gasolinera y un río, algo visible, de manera técnica es completamente válido hacerlo de la manera que se lo ha hecho.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Manifiesta que el flujo de aguas subterráneas es una cosa que se modela y se estudia, no es un hecho fortuito, por tanto, saber cuándo va a salir, esto un ingeniero que modela hidrología subterránea lo dice, como se puede decir que es una cuestión que obedece a leyes que han sido estudiadas, no saber cuándo va a salir,

**Ing. Cynthia Sánchez, coordinadora del área de licenciamiento ambiental de la Secretaría de Ambiente,** Señala que lo importante es conocer las características hidrogeológicas de la zona, desde que funcionó la gasolinera año 1968, tuvo que haber pasado mucho tiempo para que llegue a esas profundidades, cuando va a salir posiblemente si se lo sepa, pero no es inmediato, no es que el trazador va a encontrar en uno de los pozos en 7 días o en meses, pueden ser años que lleguen a esa profundidad.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Manifiesta que es como se diseña la prueba, porque si este es el problema subterráneo y se coloca alejado, se demora 5 años, pero si coloca cerca es un tiempo controlado, porque lo que interesa saber es si el tanque está liquiando, por cuanto los informes de la Secretaría de Ambiente y del Metro de Quito, señalan que sigue habiendo alimentación de agua contaminada.

**Lic. Sebastián Sandoval, funcionario de la Secretaría de Ambiente:** Señala que como Secretaría de Ambiente de acuerdo a los estudios entregados, se tiene la certeza de que no existe alimentación

desde la fuente, existe la seguridad por las pruebas de presión, que no existe fuga. En el informe del Metro no sé porque se menciona que existe todavía aporte a la estación, pero no es así.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Seguramente, pero en tres partes dice que sigue habiendo, inclusive el informe del 10 de enero de 2019, dice: *sin embargo actualmente se continúa efectuando tratamiento que se infiltra de la Estación la Pradera al exterior.*

**Ing. Jorge Yáñez, Gerente General Metro de Quito:** Manifiesta que es la ARCH que efectivamente dio la autorización para reabrir la gasolinera, la Secretaría de Ambiente mantiene su criterio de acuerdo a los análisis realizados, que no es una fuente activa, pero entre los taques de la gasolinera y las pantalla de la Estación existe suelo contaminado que sea una fuente activa o no, allí todavía puede haber suelo saturado, que no ha migrado a ningún lado, entonces, todavía hay infiltración de lo que ya ocurrió allí y quien sabe cuándo.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Señala que así fuese pasivo, quien es el responsable de eso, y por tanto determinar y dar respuesta es lo que tiene que hacer la Estación de Servicio, porque el pasivo es de ellos y para no estar especulando, cuando saldrá, no saldrá, servirá, no servirá, estará saturado, el informe de enero de 2019, de la Empresa Metro de Quito dice: *se continúa ejecutando actividades de tratamiento de agua que se infiltra en la Pradera.*

**Ing. Jorge Yáñez, Gerente General Metro de Quito:** Manifiesta que el hecho de que se infiltre, indica que fuera de la estación hay suelo contaminado, no quiere decir que la fuente este activa, son dos cosas diferentes.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Manifiesta que lo que se señala es una hipótesis, él tiene otra hipótesis, para no jugar con hipótesis hay que confirmar una de dos, y esto se hace con un estudio técnico que señale que efectivamente es así.


**Ing. Natalia Lara, Gerente Técnico de la Empresa LICRON:** Señala que durante la fase de excavación de contra bóveda al remover toda la tierra que estaba junto a las pantallas se crearon infiltraciones, estas infiltraciones eran las que venían con más aportación de contaminante, sin embargo, según fue avanzando la obra se fueron sellando las infiltraciones, a medida que se fueron sellando, se fue también reduciendo la cantidad de agua que existía dentro de la Estación que se debía tratar y que el momento que se sellaron las filtraciones ya se dejó de tratar el agua, porque ya no había, y el agua que venía era fuera de la estación o del área ya no contaminada, según determinó el primer estudio y esa agua ya se descarga directo al sistema, el último monitoreo se realizó el 16 de febrero de 2019.

**Concejal Carlos Páez, Presidente de la Comisión (E):** Solicita que se haga llegar el informe de la ARCH, y de la Secretaría de Ambiente que justifique la declaración de esto, como un pasivo ambiental, también el plan de remediación y los reportes y monitoreos de la ARCH.

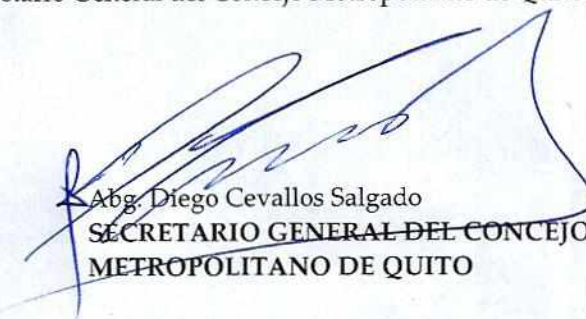
**Lic. Sebastián Sandoval, funcionario de la Secretaría de Ambiente:** Se compromete enviar la información solicitada hasta el día de mañana.

Registro de Asistencia – Finalización Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Abg. Eduardo Del Pozo		1
Ing. Carlos Páez	1	
Dr. Pedro Freire López	1	
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Siendo las 10h35 se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión de Ambiente y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Ing. Carlos Páez Pérez  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN  
DE AMBIENTE (E)



Abg. Diego Cevallos Salgado  
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO  
METROPOLITANO DE QUITO

Resumen de asistencia:

Registro de Asistencia – Resumen Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Abg. Eduardo Del Pozo		1
Ing. Carlos Páez	1	
Dr. Pedro Freire López	1	
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Jenny A.  
2019-03-27

