

**ACTA RESUMIDA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE
PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACION**

MARTES 8 DE ENERO DE 2019

Resumen de asistencia

Registro de Asistencia – Inicio Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Sr. Marco Ponce	1	
Dra. Soledad Benítez	1	
Sra. Ivone Von Lippke		1
Sr. Jorge Albán	1	
Abg. Eduardo del Pozo		1
TOTAL	3	2

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los ocho días del mes de enero del año dos mil diecinueve, siendo las 12h14, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones No. 2 del Concejo Metropolitano, los miembros de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación: Sr. Jorge Albán, Dra. Soledad Benítez; y, Sr. Marco Ponce, quien preside la sesión.

Se encuentran presentes los siguientes funcionarios: Ing. Ramiro Viteri, Administrador General; Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad; Ing. Mauricio Peña, Gerente EPMTPO; Ing. Rosa Chávez, Directora Metropolitana Financiera; Ing. Vanessa Eras, Directora Metropolitana Financiera – Presupuesto; Dr. Jofre Cadena, delegado de Procuraduría Metropolitana; Ing. Jorge Yañez, Gerente General Metro de Quito; señores Stephanie Robles y René Robalino, funcionarios del despacho del Concejal Marco Ponce; y, Abg. Jorge Avilés, y Tlgo. Luis Toapanta, asesores del despacho de la Concejala Ivone Von Lippke.

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

Orden del día

- 1. APROBACIÓN DE LAS ACTAS DE LAS SESIONES REALIZADAS:
3 DE SEPTIEMBRE;
15 DE OCTUBRE;
5 DE NOVIEMBRE; Y,
3 DE DICIEMBRE DE 2018.**

Las actas del 15 de octubre, 5 de noviembre y 3 de diciembre son aprobadas sin observaciones, quedando pendiente el acta del 3 de septiembre, por cuanto esa sesión la presidió el señor Alcalde.

- 2. ANÁLISIS DE LA REFORMA PRESUPUESTARIA 2018 EN RELACIÓN A LA ADQUISICIÓN DE 50 TROLES Y 20 BUSES ELÉCTRICOS.**

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Señala que de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, aprobó del presupuesto de \$ 32'895.000,00 para la adquisición de los

f

50 trolebús y 20 buses articulados eléctricos bajo la modalidad de crédito directo, mediante Informe IC-2018-207, el mismo que fue puesto a consideración del Concejo Metropolitano, esta resolución es parte del presupuesto original municipal, por lo tanto, todo está listo salvo que el señor Alcalde no firma. Solicita que informen las diferentes unidades en que estado está la posibilidad de la adquisición de dichas unidades, básicamente por una preocupación, ya que se ha hablado insistentemente de la urgencia de la adquisición de unidades de transporte masivo sin emisiones de combustibles fósiles, seguros y de calidad, lamentablemente el Alcalde ha manifestado que deja este proceso para que el próximo Alcalde lo lleve a cabo, le parece una irresponsabilidad cuando todas las unidades involucradas han cumplido con su parte de este proceso.

Ing. Alfredo León, Secretario de Movilidad: Manifiesta que efectivamente la Secretaría y la Gerencia de la EPMTPO encontraron los TDRs que habían trabajado ya para la adquisición de los buses, sin embargo, se procedió con la revisión y actualización de los datos y luego de ello se encaminaron en profundizar más el estudio, por cuanto hay que partir de una realidad, las circunstancias no solamente en Quito, este rato la compra de unidades eléctricas está siendo analizada con profundidad ya que es una tecnología nueva, son algunos temas nuevos que algunos de ellos no están normados, homologados, no solamente hay que ver la unidad como tal, sino la disposición y el tratamiento de la baterías y demás, por tanto, esto llevó a realizar algunos ajustes y sobre todo hacer comparaciones con otras ciudades del mundo para los buses eléctricos; también había que buscar quienes eran los proveedores y que novedades habían en ambas unidades, troles y buses, ello llevó a tomar algunas definiciones, una de ellas fue buscar apoyos por ejemplo el C40 fue uno de los ejes puntuales en apoyos, con presupuesto de C40 se ofrecieron hacer una consultoría para ver cuál era la situación de la adquisición de buses y de los pliegos y demás temas relaciones en América Latina y en otras ciudades, ellos ya lo estaban haciendo en otros países como Argentina, Chile, en México que están realizando adquisiciones, razón por la cual se demoró un poco más el tiempo propuesto en el cronograma para entregar las especificaciones y los pliegos con todos estos aportes interesantes muy necesarios para entender bien el tema de cómo llevar adelante una adquisición de este tipo y con recomendaciones muy importantes, se decidió dividir para hacer una posible adquisición de los 50 troles por un lado y los 20 buses, por otro, también se hizo un análisis de los proveedores en el mundo. Adicionalmente a ello como se trata de un financiamiento de proveedor, lo interesante al principio es que iba a ser un solo paquete para que el financiamiento, finalmente se decidió presentar todo y lo empaquete en un financiamiento que podría ser interesante o también la posibilidad de presentar individualmente los troles y los buses, principalmente por esta necesidad mayor que marcaba el tema de los troles para su reemplazo que tiene una connotación mucho más marcada y avanzada y los otros 20 unidades que prácticamente es un plan piloto que viene ya para un inicio de intercambio programado que Quito lo deberá tener en los próximos 5 o 10 años, al final se decidió dejar los pliegos listos para que se pueda ofertar por el paquete o por separado. Con los últimos aportes que hicieron el C40 y algunas correcciones que solicitaron hacerlo se trabajó técnicamente con el equipo de la EPMTPO, por tanto, los pliegos se encuentran absolutamente listos, han sido entregados a la alcaldía, para el proceso de adquisición.

Ing. Ramiro Viteri, Administrador General: Señala que la preocupación mayor que hubo siempre es que la resolución del Concejo Metropolitano estuvo siempre establecida en autorizar la adquisición de las dos tipos de transporte, siempre estuvo hasta por un monto para atender lo uno y lo otro.

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Aclara que la resolución originalmente salió de esta Comisión, la aceptación fue el informe de esta Comisión, entonces técnicamente mientras lleguen al tope de \$.32'895.000,00 sean 70 diferentes oferentes uno por cada vehículo, siempre y cuando no se pasen sigue estando dentro de lo que determinó el Concejo Metropolitano.

Ing. Mauricio Peña, Gerente EPMTPO: Señala que en la evaluación se está planteado que si hay una oferta de troles inferior en precio cumpliendo todas las condiciones técnicas se puede adjudicar a ese oferente solo troles, aunque haya presentado también buses eléctricos, así está planteado, es decir, prácticamente es un solo proceso pero dos pliegos diferentes, por tanto, un oferente puede presentar solamente para troles, solamente para eléctricos o para los dos y la adjudicación es por separado en cualquier caso.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta que resuelto o planificado como procedimiento hay que ver si es que se pretende o se aspira a empujar la compra de los troles, como se dijo en la primera discusión, son algunos temas que se podrían definir políticamente.

Ing. Ramiro Viteri, Administrador General: Manifiesta que la preocupación que ha manifestado el señor Alcalde es de que una vez que el proceso estuvo concebido como un solo paquete y que por las preocupaciones de carácter técnico se tomó todas las previsiones de consultas al C 40 y a expertos y eso demoró tener completo los pliegos, si en este momento se podría lanzar la licitación se tendría que dar plazo a los oferentes por lo menos de 4 meses que presenten las ofertas, eso es lo que aconsejan todos los expertos. En el caso especialmente los eléctricos no están listos, porque las condiciones de operación de la ciudad de Quito son unas y en tecnologías nuevas si difiere sustancialmente peso, carga, autonomía, etc., y eso determina que para generar certidumbre en la presentación de ofertas eléctricas especialmente, es aconsejable que se dé un plazo, en el caso de los troles si en febrero se lanza la convocatoria y se da un plazo de marzo y abril para que presenten las ofertas, tendría que analizarse en el mes de abril y adjudicarse en el mes de mayo cuando ya hay una nueva autoridad. La preocupación del señor Alcalde es que él no quisiera dejar un proceso cuando se está a días del cambio de autoridades y él preferiría dejar todo listo para que sean las nuevas autoridades las que revisen los pliegos y desarrollen el proceso.

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Señala que la preocupación y la razón principal por la que se ha convocado a esta sesión, es que el Concejo Metropolitano les dio una vida útil de 25 años para un vehículo de transporte público, si esto se lo traslada a la administración siguiente resulta que el esfuerzo realizado por los técnicos se va a archivar, porque ningún alcalde se va a regir a los informes técnicos del anterior secretario de Movilidad o del anterior Gerente del Trole, o del anterior Administrador General, esto lleva a que se va a volver a hacer los estudios a partir de mayo, pero estos estudios van a demorar un año, las ofertas otro año, y la entrega de los troles otro año, en tres años cuantos troles va a estar funcionando. Le parece absolutamente paladina la declaración del alcalde que él se compromete a entregar transporte limpio de emisión toxicas al Centro Histórico, ahora diga que no, no le parece y eso excede enormemente a la responsabilidades nuestras para con la ciudad, porque en esta comisión hizo el trabajo original en el tema legislativo para que esa forma de financiación que ha demostrado ya ser eficaz para la ciudad pueda resultar para que finalmente los quiteños tengan un transporte público limpio, de calidad y seguro. Sugiere que salga como resolución enviar un exhorto al alcalde para que haga lo posible en cumplir con el deber de Alcalde.



Concejal Jorge Albán: Manifiesta que respecto a los troles se debería resolver lo más pronto posible y si el Alcalde tiene la preocupación que la considera relativamente válida, una consideración de delicadeza es algo que tiene que evaluar y explicar a la ciudadanía y así se debe exigirle en las mesas de trabajo de transporte, además que ya se topó este tema y se pidió que se aclare este tema para poder absolver la decisión sobre el asunto. Es válido, es legal que pueda convocar el Alcalde a pesar de esto, si es válido, entonces ya es un tema más bien de estilo personal que tendrá que discutirlo y explicarlo a la ciudadanía y tendrá que valorar los costos que tiene para el sistema de transporte este rato, cree que la urgencia de la adquisición de troles debe ser valorada, más que un exhorto es algo que en la mesa de trabajo se debería discutir, porque el exhorto de todas maneras es suponer una preposición, adoptar ya una postura cuando de todas maneras lo que cabe es analizar la posibilidad de ver algunas medidas que en estos meses hay que tomar por el tema de movilidad en general, en ese sentido comparto la preocupación de que el tema es urgente, de que si el Alcalde por delicadeza resuelve postergar entiende por la premura del tiempo, de todas maneras por el límite de tiempo son temas que tendrá que explicar. Señala además que el rato que se presentó la propuesta la Comisión lo procesó rápidamente

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Señala que esta Comisión los procesó rápidamente, pero cree que como Concejales se debe exhortar al Alcalde para que continúe con el proceso.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta que hay otro tema que requiere aclaración para ver incluso si es posible propiciar una decisión y que es un aspecto de procedimiento formal respecto al tema de presupuesto, además se clarifique cual es el escenario posible.

Concejala Soledad Benítez: Señala que es una necesidad y no de ahora, que los troles tengan 20 años de vida útil ya se había observado y expresado la preocupación al Concejo Metropolitano, insiste que era una necesidad y que es un tema que le correspondía al alcalde decidir y tomar la mejor opción, si no podía en paquete por lo menos los trolebuses para atender la demanda de la población, insiste que la resolución no solo debe ser un exhorto sino que también se diga que la Comisión insiste y le vuelve a reiterar el pedido de que esto se tiene que hacer, porque el alcalde señala siempre que son los concejales los que se oponen a todo, tiene que quedar al menos en una resolución que la preocupación constante de esta Comisión ha sido que responda a esta demanda que tiene la comunidad, no solamente por la nueva renovación de energía, sino por necesidad vital y de seguridad del servicio de transporte público de calidad, debe quedar clara la resolución insistir un poco que es una demanda y un pedido de la Comisión de que resuelva este tema, una vez que el Concejo aprobó esta manera de financiamiento. Por otro lado, siempre se dice que es un tema de ética, pero si se debería contar con el informe jurídico, por cuanto hacer proyectos a último momento, pese a que es una necesidad, pero también en el marco de la ética, de la gestión pública, de la administración pública comprometerse a hacer proyectos de enorme envergadura sobre todo por los montos y el endeudamiento a último rato para comprometer a la otra administración, no sé qué tan jurídico pueda ser.

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Manifiesta que este proyecto viene desde mayo de 2018, están elaborados los estudios y los TDRs, lo que falta es la firma del señor Alcalde, está de acuerdo que el señor Alcalde debe ser exhortado a cumplir con su deber de Alcalde. Señala además que como Presidente de la Comisión ha enviado varios oficios a las dependencias pertinentes, para conocer el proceso de este tema.

Concejala Soledad Benitez: Manifiesta que se debe señalar dos cosas: Primero la necesidad de la ciudad de contar con un transporte seguro y de calidad. Segundo señalar que ha sido competencia del Alcalde, ya que de alguna manera hay que desbaratar su estrategia, por cuanto siempre ha demostrado que la culpabilidad ha sido de los concejales, desde el inicio hasta el final, que quede claro que la responsabilidad en este tema ha sido del alcalde.

Ing. Ramiro Viteri, Administrador General: Manifiesta que en ningún caso una oferta podría exceder el presupuesto referencial por cada unidad, es decir, si los 50 trolebuses cuesta \$26'000.000,00 en ningún caso esos 50 trolebuses podría ser por \$.28'000.000,00, tendría que ser inferior o igual a esos \$26'000.000.

Concejal Jorge Albán: Señala que eventualmente en un proceso licitatorio puede haber ofertas más altas y le corresponde a la autoridad resolver si es conveniente o no, lo que sucede es que no hay partida presupuestaria.

Ing. Rosa Chávez, Directora Metropolitana Financiera: Señala que la disponibilidad presupuestaria que se encuentra para este proceso es de \$.32'895.000,00, en efecto hay ocasiones en que se opta por una propuesta más elevada, pero siempre y cuando no sobrepase esa disponibilidad presupuestaria, este rato no hay partida presupuestaria porque ya está aprobada por el Concejo Metropolitano esa cantidad, lo que tiene que hacerse es una reforma por parte del señor Alcalde con esa autorización como fuente de financiamiento crédito de proveedor. Señala que operativamente en este momento si se puede hacer por la operatividad que si lo permite, por cuanto está aprobado por parte del Concejo Metropolitano, si el proceso se va a lanzar obligatoriamente el señor Alcalde tiene que hacer la reforma.

Concejal Jorge Albán: Consulta sobre que norma se justifica eso?, en que artículo se basa, cree que algún camino debe existir, cual es el fundamento legal, porque la norma señala se puede hacer reforma en años normales después del primer semestre y en el caso de año electoral inmediatamente cuando la nueva autoridad asuma la función, en este caso se referiría una reforma presupuestaria antes de.

Ing. Vanessa Eras, Directora Metropolitana Financiera-Presupuesto: Manifiesta que la reforma presupuestaria de acuerdo a lo que señala el COOTAD se la realiza en el segundo semestre del ejercicio fiscal, en la ordenanza de aprobación del presupuesto existe una disposición general en la cual se señala que se autoriza al señor Alcalde los incrementos al presupuesto, siempre y cuando exista la fuente de financiamiento, eso consta en todas las ordenanzas de aprobación del presupuesto, en base a esto se incrementaron en el primer semestre ingreso-gasto en el presupuesto del Municipio de Quito, en este caso aplicaría el incremento, ingreso-gasto del proveedor. Si se puede hacer porque así sea presupuesto prorrogado aplican las disposiciones generales de la última ordenanza que sería del 2018 y en esa ordenanza estipula claramente que es facultad del señor Alcalde incrementar el presupuesto del Municipio de Quito y dar a conocer al Concejo Metropolitano, además, es de esa manera como se ha venido trabajando todos estos años.



Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Sr. Marco Ponce	1		
Dra. Soledad Benítez	1		
Sra. Ivone Von Lippke			1
Sr. Jorge Albán	1		
Abg. Eduardo del Pozo			1
	3		2

Analizado este tema, la Comisión **resuelve** oficiar al señor Alcalde:

La Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, en sesión extraordinaria realizada el martes 8 de enero de 2019, luego de conocer por parte del señor Administrador General que el proceso de adquisición de los 50 trolebuses y los 20 buses eléctricos para el Distrito Metropolitano de Quito, no se llevará a cabo en esta administración, toda vez que estamos próximos a un proceso de cambio de autoridades, a pesar que el Concejo Metropolitano autorizó dicha adquisición en sesión ordinaria de 9 de agosto de 2018, mediante reforma presupuestaria para tal efecto.

Ante esta preocupación, y al ser un tema de su competencia, la Comisión insiste y reitera que este proceso se debe llevar a cabo, por cuanto es una demanda y necesidad urgente de la ciudadanía, así como un mandato del Concejo Metropolitano, de contar con un servicio de transporte público seguro y de calidad.

3. CONOCIMIENTO Y RESOLUCIÓN DEL "PROYECTO DE REFORMA DE ORDENANZA METROPOLITANA No. 383 Y CIERRE FINANCIERO DEL PROYECTO METRO DE QUITO".

Ing. Ramiro Viteri, Administrador General: Señala que básicamente es que en la Ordenanza No. 383 que reforma la Ordenanza Metropolitana No. 237 de creación de la Empresa Metropolitana Metro de Quito existía la disposición de que la totalidad de la participación en los beneficios económicos previstos en el Acuerdo de Alianza Estratégica previsto para la operación del Aeropuerto Internacional de Quito se destinen a un proceso de titularización para financiar el Proyecto Metro de Quito. La Administración General presentó meses atrás el cierre financiero del Proyecto Metro de Quito y esos \$80'000.000,00 que estaba previsto de la titularización fueron financiados a través del crédito con el Banco Mundial, es decir, el segundo crédito que existe con el Banco Mundial que era de \$150'000.000,00 pasó a ser de \$230'000.000,00 con lo cual se completó el cierre financiero de Proyecto Metro de Quito. Señala que todos estos contratos ya se han celebrado, sobre estos últimos contratos también ya se recibió los últimos desembolsos el 28 de diciembre de 2018, y básicamente la norma persiste en el sentido de que esos recursos se transfieran a la Empresa Metro de Quito, la Empresa Metro de Quito conforme lo señala también la Ordenanza No. 383, esos recursos los destina al fideicomiso que tenía la finalidad de la titularización; en el camino a través del Banco Mundial se llevó a cabo una consultoría en la que se determinó que efectivamente las condiciones financieras del mercado ecuatoriano no iban a permitir que se logre colocar esos \$80'000.000,00, eso también sirvió de argumento para que el Banco Mundial reconsidere y aumente el monto financiado para el proyecto, adicionalmente se ha recibido ya la comunicación del Ministerio de Finanzas en el sentido de que ese fideicomiso tiene que liquidarse, es decir, no se puede seguir transfiriendo recursos a la Empresa del Metro para que se lo traslada al Proyecto Metro de

Quito y lo de fondo es de que esos recursos al ya no destinarlos al proyecto Metro de Quito, la propuesta es que el momento de que no exista obligaciones el excedente está retornando a las finanzas municipales, es sabido que hay gastos de fideicomiso, hay descuentos, de alguna manera no se está recibiendo la totalidad al darse la vuelta esos recursos, básicamente lo de fondo la propuesta que hacemos es de que al ya no tener obligación de transferir los recursos para el proceso de titularización, esos recursos ingresen al presupuesto municipal y se destinen a alivianar el servicio de la deuda del Municipio en general, aproximadamente los 17 0 18 millones que va creciendo paulatinamente en algo aliviana las finanzas municipales, por lo que solicita el apoyo de la Comisión en la reconsideración en el cambio de la reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 383 a que esos recursos ingresen al presupuesto municipal y se destinen al servicio de la deuda de la institución. Presentación que forma parte del acta como anexo 1.

La comisión luego de conocer y analizar este proyecto, evacuadas las inquietudes de los señores Concejales, recogidas las observaciones y una vez que se realicen los ajustes correspondientes, emite informe favorable el mismo que será puesto a consideración del Concejo Metropolitano.


Registro de Votación			
Integrante Comisión	A favor	En contra	Ausente
Sr. Marco Ponce	1		
Dra. Soledad Benítez	1		
Sra. Ivone Von Lippke			1
Sr. Jorge Albán	1		
Abg. Eduardo del Pozo			1
	3		2

La Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, en sesión ordinaria realizada el martes 8 de enero de 2019, luego de conocer y analizar el "PROYECTO DE REFORMA DE ORDENANZA METROPOLITANA No. 383 Y CIERRE FINANCIERO DEL PROYECTO METRO DE QUITO", resolvió emitir dictamen favorable al mismo y poner en consideración del Concejo Metropolitano de Quito.

Registro de Asistencia – Finalización Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Sr. Marco Ponce	1	
Dra. Soledad Benitez	1	
Sra. Ivone Von Lippke		1
Sr. Jorge Albán	1	
Abg. Eduardo del Pozo		1
	3	2

Siendo las 13H20 y una vez agotado el orden del día se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado el señor Presidente de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

Sr. Marco Ponce Roosz
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
DE PRESUPUESTO, FINANZAS
Y TRIBUTACIÓN

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

Registro de Asistencia - Resumen Sesión		
Integrante Comisión	Presente	Ausente
Sr. Marco Ponce	1	
Dra. Soledad Benítez	1	
Sra. Ivone Von Lippke		1
Sr. Jorge Albán	1	
Abg. Eduardo del Pozo		1
	3	2

Jenny A.
2019-01-11

ANEXO 1

*Presupuesto
08/01/2019
anexo 1*

REFORMA ORDENANZA METROPOLITANA No. 383 Y CIERRE FINANCIERO DEL PROYECTO METRO DE QUITO



Antecedentes

- Mediante Ordenanza Metropolitana No. 383 sancionada el 02 de abril de 2013, se reformó la Ordenanza Metropolitana No. 237 de 27 de abril del 2012, través de la cual se crea la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito. Dicha reforma dispone que el Gobierno Autónomo descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito transferirá favor de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, la totalidad de la participación en los beneficios económicos previstos en el Acuerdo de Alianza Estratégica para la operación del Aeropuerto Internacional de Quito, celebrado el 09 de agosto del 2010, hasta cuando se hubiesen cumplido todos las obligaciones derivadas del o los procesos de titularización u otros mecanismos de financiamiento, con el objetivo de financiar la inversión del proyecto Metro de Quito.

Antecedentes

- El Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, suscribieron el 13 de abril del 2013 un Convenio de Cooperación Interinstitucional, cuyo objeto fue aunar esfuerzos a fin de efectuar un proceso de titularización como mecanismo de financiamiento del proyecto; en ese contexto y con el propósito de dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Ordenanza Metropolitana No. 383 y en el indicado Convenio; mediante escritura pública otorgada el 30 de octubre de 2013, ante la Notaría Vigésimo Primera del cantón Quito la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito constituyó un Fideicomiso Mercantil, bajo la modalidad de Titularización, como mecanismo para coadyuvar al financiamiento parcial del Proyecto Metro de Quito.
- Dicho Fideicomiso se constituyó con el aporte, cesión y transferencia por parte de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, derivado del derecho a percibir la totalidad de la participación del GAD del Distrito Metropolitano de Quito, en los beneficios económicos previstos en el Acuerdo de Alianza Estratégica, celebrado con la Empresa Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y la Corporación - Quiport.

Antecedentes

- Por diferentes circunstancias supervinientes que se vieron reflejadas en una importante contracción de la demanda de títulos valores en el mercado ecuatoriano, los títulos producto de la “Titularización de Flujos NAIQ – Metro Quito”, no se pudieron colocar entre los inversionistas, lo cual fue corroborado por la firma “Ernest & Young” contratada por el Banco Mundial; razón por la cual, usted Señor Alcalde autorizó que los recursos provenientes del Acuerdo de Alianza Estratégica del Nuevo Aeropuerto Internacional de Quito – NAIQ, se destinen para la creación de un fondo de inversión, administrado bajo la figura jurídica de un fideicomiso de administración de flujos, cuyo beneficiario sería el Proyecto Metro de Quito, el cual se conformaría una vez que se cumplan con los requisitos y procedimientos legales respectivos.

Antecedentes

- Una vez cumplidos los procesos correspondientes, la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito solicitó al Ministerio de Economía y Finanzas la autorización para que el fideicomiso de titularización entre en un proceso de reforma integral, a fin de transformarse en uno de administración de flujos como mecanismo para coadyuvar al financiamiento parcial de la inversión requerida para el desarrollo del Proyecto Metro de Quito; ante lo cual, el Ministerio de Economía y Finanzas se pronunció en el sentido de que el objetivo de la titularización no se ha cumplido en los plazos regulares y prorrogados por la Superintendencia de Valores y Seguros, correspondiéndole la liquidación del mismo y no su cambio de objeto a un fideicomiso de administración de flujos; inclusive la Subsecretaría del Tesoro Nacional de la indicada Cartera de Estado ha dispuesto a la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, cumpla con el mecanismo de terminación del contrato de titularización, conforme los propios mecanismos determinados en el instrumento.

Antecedentes

- Toda vez que el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito y la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito, han gestionado exitosamente ante el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento una operación de crédito a favor del GAD por el monto de US\$ 230 millones, necesarios para cubrir el cofinanciamiento del proyecto y que han sido aprobados por el Concejo Metropolitano, en sesión pública de 24 de octubre del 2018; produciéndose de esta manera el cierre financiero de la obra emblemática “Metro de Quito”; la aplicación del artículo 5 de la Ordenanza Metropolitana No. 383, resulta impropcedente, haciéndose indispensable que en ejercicio de la responsabilidad de administrar adecuadamente las finanzas municipales, los recursos que por el beneficio del Acuerdo de Alianza Estratégica que le corresponden a la municipalidad, sean destinados a alivianar el servicio general de la deuda del Gobierno Autónomo Descentralizado, debiendo para el efecto reformarse el artículo indicado.

**LA ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA
METROPOLITANA REFORMATORIA No. 383, SANCIONADA EL 02 DE ABRIL DEL 2013**

Artículo único.- En la Ordenanza Metropolitana No. 383, sancionada el 02 de abril del 2013, que dispone el mecanismo de financiamiento del Proyecto Metro de Quito, sustitúyase el artículo 5, por el siguiente texto:

“La totalidad de la participación del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, en los beneficios económicos previstos en el Acuerdo de Alianza Estratégica, se destinarán al servicio de la deuda de la institución.

Los costos y gastos de operación de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios y Gestión de Zonas Francas y Regímenes Especiales, necesarios para la provisión de los servicios aeroportuarios, serán financiados totalmente con el presupuesto municipal.”

