

ACTA No. 2015 – 74 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 1 DE JUNIO DE 2015

SIENDO LAS QUINCE HORAS CON CUARENTA Y OCHO MINUTOS, DEL LUNES PRIMERO DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL QUINCE, SE INSTALA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, BAJO LA PRESIDENCIA DEL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO DE QUITO, CON LAS SEÑORAS Y SEÑORES CONCEJALES SIGUIENTES:

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. MSc. LUIS AGUILAR | CONCEJAL |
| 2. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 3. SRA. JULIA ALMEIDA | CONCEJALA |
| 4. SRTA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 5. ABG. DANIELA CHACÓN | CONCEJALA |
| 6. SRA. GISSELA CHALÁ | CONCEJALA |
| 7. SR. HÉCTOR CUEVA | CONCEJAL |
| 8. ABG. EDUARDO DEL POZO | CONCEJAL |
| 9. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 10. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 11. DRA. RENATA MORENO | CONCEJALA |
| 12. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 13. DR. ANTONIO RICAURTE | CONCEJAL |
| 14. SRA. KAREN SÁNCHEZ | CONCEJALA |
| 15. SRA. IVONE VON LIPPKE | CONCEJALA |

ADEMÁS ASISTEN LOS FUNCIONARIOS:

DRA. ALEXANDRA PÉREZ	ADMINISTRADORA GENERAL
DR. GASTÓN VELÁSQUEZ	PROCURADOR
	METROPOLITANO
DR. MAURICIO BUSTAMANTE HOLGUÍN	SECRETARIO GENERAL DEL
	CONCEJO METROPOLITANO
ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS	PROSECRETARIA GENERAL
	DEL CONCEJO
	METROPOLITANO

SEÑOR ALCALDE: Muy buenas tardes señoras y señores concejales, bienvenidos a esta sesión extraordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Señor Secretario, por favor, dígnese constatar el quórum reglamentario.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señor Alcalde, señoras y señores concejales buenas tardes, contamos con la presencia de quince señoras y señores concejales, más su presencia señor Alcalde, con lo cual tenemos el quórum legal para iniciar la sesión.

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, señor Secretario, dé lectura del único punto del orden del día.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: El único punto del orden del día, es el siguiente:

Conocimiento del informe de las Comisiones de Presupuesto, Finanzas y Tributación; y, Movilidad, respecto del esquema de financiamiento para la adquisición de 80 unidades de transporte masivo, bajo la modalidad de crédito de proveedor; y, resolución al respecto (IC-2015-117)

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Sergio Garnica, 15h49 (16 concejales)
--

SEÑOR ALCALDE: Gracias, pasemos a discutir este punto del orden del día; tiene la palabra el concejal Marco Ponce.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Muchas gracias, señor Alcalde; señoras y señores concejales, público presente, buenas tardes. Señor Alcalde, hemos tratado el tema de la financiación directa de las nuevas unidades de transporte en la última sesión extraordinaria de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación.


El tema fue aprobado, luego de dos sesiones en las que se discutió, no solamente la parte económica, que solicitó sea expuesta por la Administración General; sino también con una explicación extensa de la parte técnica del por qué de esos buses, en particular.

En tal sentido, señor Alcalde, si no dispone usted otra cosa, solicitaría una exposición de parte de la Administración General; y, requiriendo la permanencia del señor Secretario de Movilidad para poder solventar cualquier duda que pueda presentarse en el área técnica. Gracias, señor Alcalde.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 15h50 (17 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Por favor, señora Administradora.

DRA. ALEXANDRA PÉREZ – ADMINISTRADORA GENERAL: Gracias señor Alcalde y señores concejales; como es de conocimiento de todos ustedes y por así establecerlo el COOTAD, por tratarse de un proyecto que requiere del endeudamiento por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, luego de haber pasado por la Comisión de Presupuesto; y, en una segunda instancia por una Comisión conjunta, entre Comisión de Presupuesto y Comisión de Movilidad, me voy a permitir presentar al Concejo Metropolitano el esquema de financiamiento de endeudamiento para la adquisición de 80 biarticulados para beneficiar al transporte masivo del Distrito Metropolitano de Quito.




ANTECEDENTES

FINANCIEROS

- Proyecto valorado en US\$40 millones incluido en el presupuesto MDMQ 2015.
- Esquema de financiamiento bajo modalidad de crédito de proveedores aprobado por Comité de Deuda.

TÉCNICOS

- La ordenanza No. 266 limita la vida útil de los buses de transporte público a 20 años.
- El Sistema Trolebús estuvo calculado para cubrir el 50% de la demanda sobre el corredor Central, estimada en 10.256 pasajeros/hora, lo que representa 5.128 pasajeros/hora/sentido y aproximadamente 123.000 pasajeros/ día entre las 6H00 y las 22h00.
- En los últimos 15 años no se ha logrado equilibrar la demanda creciente con la oferta.



Dentro de los antecedentes financieros del proyecto, debo señalar que este es un proyecto que está valorado en 40 millones de dólares que servirá para comprar 80 unidades biarticuladas y es importante que ustedes, señores concejales, conozcan que el proyecto está ya dentro del presupuesto que fue aprobado por el Concejo; dentro del rubro que ustedes aprobaron de financiamiento que tenía un monto total de 120 millones de dólares, dentro de los cuales 40 millones de dólares estaba contemplado para la adquisición de estos buses.

Así mismo, es importante anotar que antes de ingresar a la Comisión de Presupuesto, al interior de la Administración General se convocó al Comité de Deuda y éste aprobó, luego del análisis técnico correspondiente, que el Municipio pueda contraer esta deuda y eso fue lo que se presentó ante la Comisión de Presupuesto.

Los objetivos generales que perseguimos con este proyecto, son los que se detallan en la gráfica siguiente:

OBJETIVOS

QUITO
ALCALDÍA

GENERALES

- Incrementar la capacidad y la calidad de la transportación con la finalidad de dignificar y brindar espacios inclusivos en el transporte público del Distrito Metropolitano de Quito.
- Ampliar y modernizar la flota de unidades de transporte público que prestan el servicio en los corredores de la red de transporte masivo.
- Empezar un Programa de Actualización en el Servicio de Transporte urbano en la capital.
- Mejorar la conectividad entre los principales núcleos de la ciudad potenciando la función de movilidad dentro del Distrito.
- Extender el servicio que presta actualmente el corredor central

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Prof. Luisa Maldonado, 15h53 (18 concejales)

Indicadores de Endeudamiento MDMQ

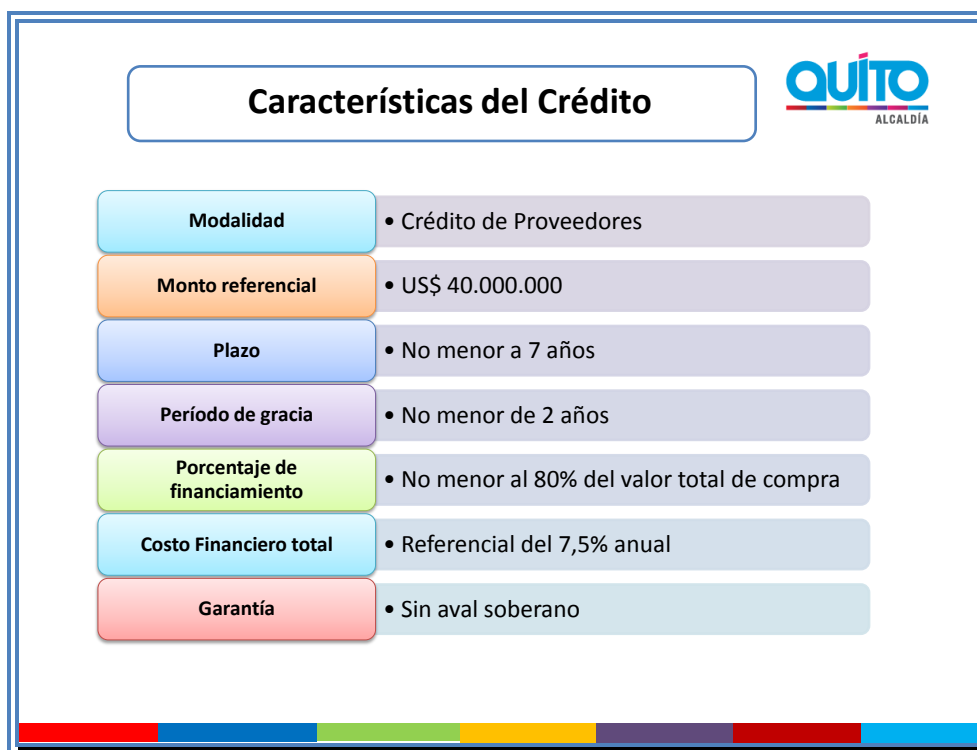
31 Diciembre 2014



ENDEUDAMIENTO	Valor
Total deuda pública	350.721.960
Ingresos totales, sin incluir endeudamiento	597.815.723
Relación porcentual (No mayor al 200%)	58,67%
Total del servicio anual de la deuda (capital más intereses)	52.612.291
Ingresos totales, sin incluir endeudamiento	597.815.723
Relación porcentual (No mayor al 25%)	8,80%

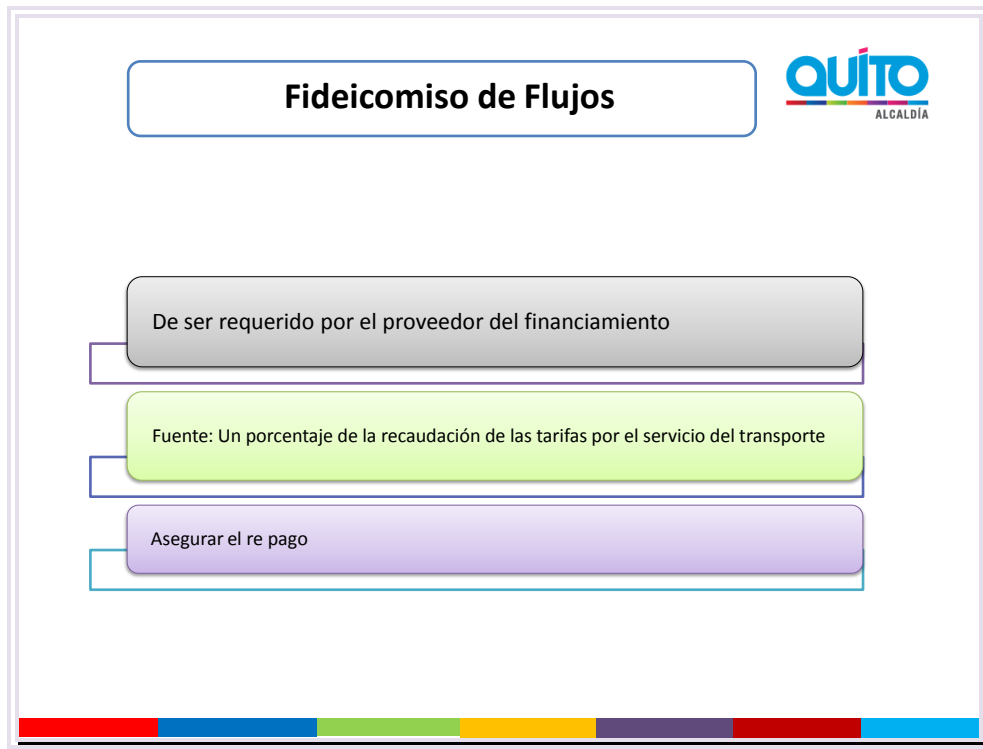
En cuanto a los indicadores de endeudamiento, es importante anotar que el total de deuda pública del Municipio, cortado al 31 de diciembre de 2014; y, donde hasta la presente fecha no hemos suscrito ningún otro contrato de endeudamiento; el total de deuda pública son 350'721.960; nuestros ingresos totales, sin incluir el endeudamiento y que está aprobado dentro del presupuesto 2015, son: 597'815.723, con lo cual la relación porcentual que debemos observar por la normativa vigente, el Código de Planificación y Finanzas Públicas, llegaría al 58.67%, es decir, tenemos capacidad y no estaríamos dentro del límite que es el 200%.

En lo que tiene que ver con el servicio de la deuda, es importante señalar que de la deuda que ya tenemos, está contemplado que para el servicio de la deuda en el presupuesto 2015, se paguen 52'612.291, que en relación con los mismos ingresos totales, sin incluir endeudamiento que son 597'815.723, esa relación porcentual que no debe por ley superar el 25%, estaría en el 8.80%.

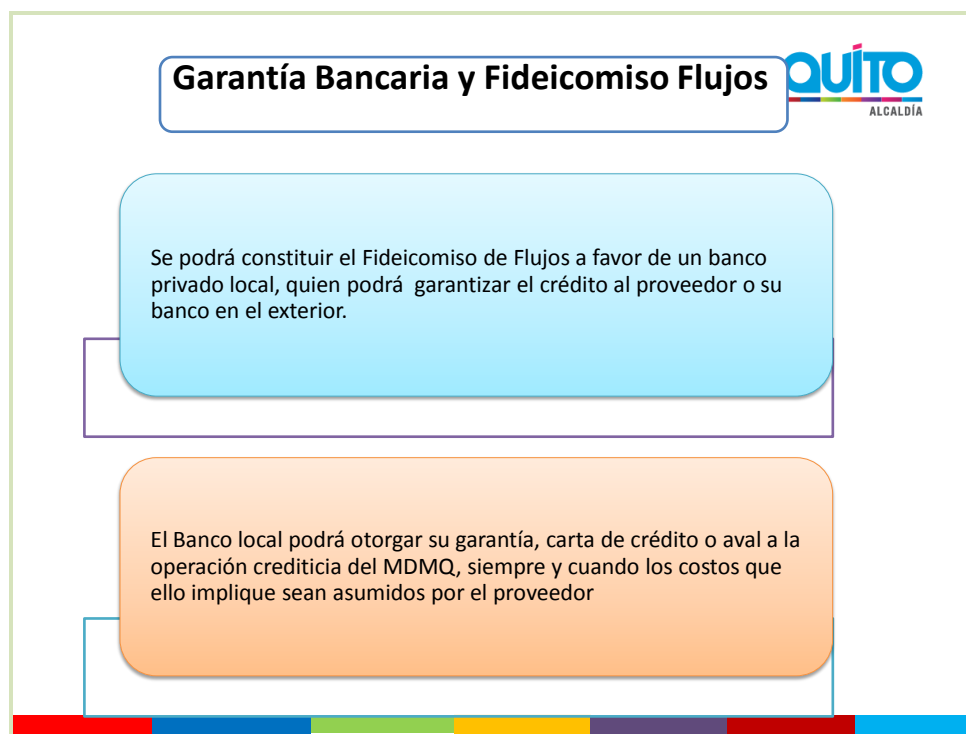


En cuanto a las características propias del crédito, que contraería el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; la modalidad de crédito hemos creído conveniente, luego de hacer un análisis técnico y de la problemática de liquidez que tiene el Municipio, en función de los acercamientos que hemos realizado con el Ministerio de Finanzas para tratar de conseguir un crédito, sea vía multilaterales o cualquier otra posibilidad incluso el mismo BEDE; y, dado que en las circunstancias actuales eso no es factible.

Luego de un análisis técnico creemos conveniente que para este proyecto en particular que implica la compra de biarticulados, la modalidad de crédito propuesta que fue aprobada tanto en el Comité de Deuda como en la Comisión de Presupuesto, sea un crédito de proveedores, con un monto referencial de 40 millones; con un plazo no menor a siete años; un período de gracia no menor a dos años; el porcentaje de financiamiento debería ser no menor al 80% del total de la compra, es decir, no menor a 32 millones de dólares; con un costo financiero total referencial, que lo prevén los términos de referencia, del 7.5% anual, en función del análisis técnico que hemos establecido de las condiciones de mercado; y, en cuanto a la garantía que no se requiera de aval soberano.



Evidentemente, uno de los desafíos más grandes es ¿Cómo aseguramos al proveedor para qué tengamos ese crédito en las mejores condiciones posibles? ¿Cómo aseguramos una fuente de repago? Para esto lo que hemos analizado y que ha sido también aprobado, es que se establezca de ser requerido un fideicomiso, sí es que así lo requiere el proveedor ¿Cuál sería la fuente de este fideicomiso? Sería un porcentaje de la recaudación de las tarifas por el servicio de transporte, que actualmente tiene el Municipio y de esa forma creemos que podríamos lograr las mejores condiciones posibles, en cuanto a las condiciones de financiamiento que otorgaría el proveedor.



¿Cómo daríamos operatividad a estas condiciones de fideicomiso? Lo primero, es que se podría establecer una garantía bancaria y fideicomiso de flujos, es decir, el objetivo nuestro sería que, para garantía del proveedor y para asegurar esta fuente de repago y que para que el Municipio reciba las mejores condiciones de crédito posibles, podríamos constituir un fideicomiso de flujos a favor de un banco privado local, quien a su vez puede garantizar el crédito al proveedor a través de un banco en el exterior.

Recordemos aquí, también es importante puntualizar que con base a la disposición del señor Alcalde y con todo el esquema que hemos venido funcionando, ésta será una licitación internacional que el SERCOP, además, ya nos entregó el certificado de producción nacional para poder convocar y seguir el procedimiento para una licitación internacional. El banco local podrá a su vez otorgar una garantía; una carta de crédito o un aval sobre la operación crediticia del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Es importante también mencionar que la semana pasada el Municipio organizó un data room para presentar estas condiciones financieras a los posibles proveedores interesados, que contamos con la participación de trece empresas y que se hizo esta misma presentación; solicitamos si es que existiera alguna duda sobre este esquema

de financiamiento nos lo hicieran conocer y hasta el día viernes pasado no hemos tenido ninguna pregunta al respecto. Solamente como muestras de interés, evidentemente el proceso no está convocado, no se ha publicado la licitación porque previamente necesitamos tener la aprobación del Concejo.

Ese es el esquema, señor Alcalde. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Gracias. Concejal Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Buenas tardes, voy a tratar de ser muy corto y puntual, me imagino que algunos concejales que han participado en la Comisión ya estarán un poco cansados de escucharme así mismo algunos técnicos, pero creo que en este Concejo vale la pena puntualizar algunas cosas.

En primer lugar, quiero decir y lo dije desde el principio que la iniciativa de un crédito a proveedores, aunque las condiciones son un poco más duras, es absolutamente legal; es legítima; es válida y, en momentos es necesaria e indispensable, cuando las otras opciones de crédito o de liquidez no existen. De tal manera que, yo no tengo ninguna observación al respecto; y, que cuando en proyectos como éstos, que resultan una necesidad importante de la ciudad, es absolutamente válido recurrir a este tipo de endeudamiento.

Me parece importante que todos tengamos conciencia de que los costos son más altos, los plazos más cortos, que de todas maneras al establecer un fideicomiso con los recursos o ingresos de la Empresa de Pasajeros, hay que prever un esquema sólido de manejo financiero, que ya tiene niveles de déficit y que hoy esto se puede ver incrementado. Eso con respecto al tema financiero, no tengo ninguna observación, más que dejar estos señalamientos al respecto.

Sobre el tema técnico, debo señalar que yo expresé algunas preocupaciones y otros concejales; respecto a la operatividad, las calzadas, el tamaño mismo, los recorridos, parecería que en el centro al menos, en algunas partes hay trabajo por hacer, eso exigirá algún ajuste de trazado; pero tal vez mi preocupación principal, ciertamente, estaba dado en optar por un esquema de uso de combustible diesel en lugar del eléctrico que reemplaza, porque de alguna manera esto está pensando, no exclusivamente así me lo han explicado, no exclusivamente pero en una parte importante para reemplazar al trole o unidades de la Ecovía que se encuentran en

deterioro. Para este año se tenía previsto, justamente, iniciar el cambio o reemplazo de las unidades del trole y de algunas de la Ecovía.

Estas preocupaciones no son infundadas ni son sólo por tener algo que observar, voy a leer unas pocas líneas del informe preparado por el BID, que me fue entregado el día viernes, a las 11h30; un minuto antes de que estuviéramos reunidos para la Comisión y en donde la orientación de las preocupaciones que tiene el BID, son muy similares a las que yo expresé, dice: *“Actualmente la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito, no cuenta con un registro confiable de consumos, kilometrajes, rendimiento de la flota, gastos por tipo de flota, mantenimiento por kilómetros, por ende de gastos operativos por kilómetro y gastos por pasajero/kilómetro”*, esta es una primera observación.

La Empresa de Pasajeros, no cuenta con esa información, ésta es una crítica en general a la empresa desde muchos años, no es una observación de los últimos seis meses, es una observación a la empresa desde su constitución y financiamiento, en donde pudo haber existido algunos aciertos, pero en este tema se ha trabajado poco; y, eso hace que el análisis de algunos temas específicos no tengan una información sólida para saber exactamente qué sucede. Entonces, parte de la discusión y el debate era que ¿Cuánto puede significar en costos operativos el uso del diesel o el uso de la electricidad? Qué es un tema importante desde el punto de vista económico y ambiental; porque es innegable que el diesel genera emisiones, la electricidad no, y es evidente que sí, es que tenemos una electricidad que puede ser más barata, eso también tiene un impacto económico.

Finalmente, a pesar de utilizar muchas fuentes, el BID utiliza una fuente, que es la que utilizó también la Secretaría, pero que es lo que dice el BID: *“no es un registro confiable de información”*, claro, yo puedo decir no hay más, es cierto; pero para hacer un análisis más consistente, hay que preocuparse de hacer un registro confiable de información y me parece que, esa es la primera recomendación que yo hago, que se trabaje ahora sistemáticamente en mejorar la fuente de información, de tal manera que podamos afinar una estrategia a futuro. Dice: *“se recomienda reemplazar las unidades del trolebús existentes con los buses nuevos, ya sean articulados o biarticulados, no se considera oportuno reemplazar las unidades con buses diesel ni híbridos, por perder imagen de ciudad, perder la inversión catenaria, ya realizada, etc.”*, es lo que dice el BID, y era mi preocupación también.

Creo que las ciudades van hacia un esquema de transporte público eléctrico, limpio; ese es el sentido de la construcción del futuro de la ciudad; y, eso es lo deseable, hacia allá hay que apuntar.

Yo puedo entender ahora, que ahora en las circunstancias uno puede priorizar la necesidad de dotar de más unidades para atender los requerimientos de la demanda; los requerimientos de los ciudadanos, pero el esquema principal, y creo que eso es importante que lo sintamos y que, ojalá, con convicción a futuro trabajemos para retomar con fuerza el sistema eléctrico. Hoy, la diferencia de costos entre una unidad de diesel y una unidad eléctrica es muy alta; y, evidentemente no tiene el Municipio, puedo coincidir con eso, las mejores condiciones para invertir y hacer una inversión en transporte eléctrico y por eso resulta aceptable que hoy se compren unidades diesel, pero el esquema principal es ir a consolidar un sistema eléctrico.

El sistema del trole tiene ya sus niveles de agotamiento, hay que ir a un sistema eléctrico; lo comentábamos en la Comisión, yo puedo decir con certeza, el trole fue una maravilla en los años 95, hoy con estas catenarias que son espantosas desde el punto de vista de la estética de la ciudad, a lo mejor nos obliga a pensar en un modelo más moderno, incluso, de transporte eléctrico de pasajeros.

De hecho, hay una observación también en el informe del BID, que no recomiendan extender catenarias hacia la zona de Carapungo, por el impacto estético que eso tiene y porque, en realidad, parecería que hay unidades más modernas que son las que deben utilizarse. Dice otra cosa que, me parece que es importante, se tenga en cuenta: *“se recomienda delimitar la vida útil de los buses convencionales de diesel a doce años, con la política usada en muchos países para buses híbridos de catorce años; híbridos enchufables de dieciséis años”*, es decir que los informes técnicos que ha elaborado en este estudio el BID, está poniendo expectativas de vida mucho más bajas que con las que hemos trabajado ahora, y creo que eso es importante tenerlo en cuenta.

Yo me imagino, Alcalde y compañeras y compañeros concejales, que en pocas semanas o meses, a lo mejor, tendremos que pensar en reemplazar algunas unidades de trole, tal vez meses, creo que hay que prepararse para eso.

Esa es mi opinión, mi sugerencia y mi recomendación. Yo con estas consideraciones y llamando la atención sobre lo que ya se dijo en la sesión conjunta de las dos Comisiones: Presupuesto y Movilidad; poniendo atención a algunos de los temas de

la calidad del suelo, cómo va a afectar eso de las prevenciones que hay que tener, etc., yo quiero expresar mi voto favorable para autorizar al Alcalde, a que pueda proceder a este modelo de endeudamiento y obtener las 80 unidades; y, que estas consideraciones las tome en cuenta tanto la Empresa Metropolitana de Transporte como la Secretaría de Movilidad, porque hay que afinar, me parece, los planes de desarrollo del sistema de transporte, que sea más amigable con el ambiente y que sean más eficaces.

No hay que olvidarse, que el país va en un modelo de cambio de la matriz energética; que el diesel es subsidiado; que el diesel es costoso. Tenemos que pensar en otro tipo de combustibles, vamos a tener desde el próximo año excedentes de electricidad, el diesel cada vez será una carga peor para el país y para todo el sistema de transporte. Ahí, hay unos detalles sobre el costo de electricidad que todavía creo que hay que afinar, mi recomendación que afinen los datos y que se perfeccione la producción de datos en la fuente pero que vayamos en esa lógica.

Finalmente, quiero decir que ha sido bueno en estas sesiones de Comisión, que hayamos podido contar con informes, bueno lo tuvimos siempre del delegado financiero, desde el primer día; lo hemos tenido después de algunos días de la Secretaría de Movilidad y hemos podido también acceder al estudio del BID, aquí hay un estudio con algunas imprecisiones por las propias debilidades de los datos que tienen, pero aquí hay un estudio que en buena medida explica y justifica porque resulta casi inevitable ir a la compra de unidades de diesel frente a otras opciones, que por el momento resultan muy costosas, pero también reafirma una estrategia de mediano y largo plazo. Esa me parece que es la forma de discutir, aunque discrepemos, de discutir y de analizar en las Comisiones y en el Concejo, los proyectos de la ciudad; con buenos informes, con informes que aunque reflejen puntos de vista diferentes, ayudan a dar soporte a las tesis y posiciones que tenemos nosotros.

Quiero expresar, por lo tanto, mi opinión favorable para que se le autorice al Alcalde, a endeudarse para este propósito.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Ponce.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Estando de acuerdo, por supuesto, con el señor concejal Albán, hubiera sido ideal un crédito blando; hubiera sido ideal poder

empezar nosotros con el cambio de la matriz energética del transporte terrestre de la ciudad, lamentablemente, no tenemos posibilidades en lo financiero.

Lamentablemente, el uso de vehículos eléctricos está fuera de nuestra capacidad de pago; está fuera de la experiencia mundial que nosotros necesitamos en cuanto a la duración a largo plazo de las unidades; es un tema de un costo de mantenimiento muy alto; y, coincido con el concejal Albán, ojalá, esto se logre a corte plazo, sería interesante e importante, señor Alcalde, poder cambiar la matriz energética de nuestra ciudad; pero nuestra obligación principal no es ni acceder a las mejores finanzas del mundo ni hacer gran cambio de la matriz energética; ahora hoy por hoy, nuestra principal preocupación debe ser proveer a dos millones y medio de quiteños de un sistema de transporte que necesitan hoy, rápido, urgente; afortunadamente estamos hablando de unidades euro tres con un nivel de contaminación, muy importantemente por debajo de lo que actualmente tenemos.

Estamos hablando de unidades biarticuladas que realmente van a servir al público quiteño, para su principal preocupación, hoy por hoy, señor Alcalde, que es el de transportarse adecuadamente a sus sitios de trabajo, estudio o de recreación. En tal sentido, me permito mocionar que se apruebe el endeudamiento para la adquisición de 80 unidades de transporte masivo, de conformidad con el esquema que ha sido presentando por la Administración General, y a la vez autorizar al señor Alcalde para la suscripción de toda la documentación que se requiera para la instrumentalización de lo resuelto en el numeral precedente, es decir, lo expuesto por la Administración General. Gracias.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Apoyo la moción.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Ivone Von Lippke.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Público presente, concejalas y concejales, señor Alcalde, voy aclarar que empezando por lo que voy a decir está dentro del tema que estamos tratando, por si acaso.

Hace unas semanas atrás, nos solidarizamos con el atentado que tuvo el concejal Marco Ponce, cuando fueron contra su vehículo y rompieron el parabrisas; en donde en Concejo se emitió una resolución en la que señalábamos que no estábamos de acuerdo en estas agresiones y violencias; y, también la violencia política de género

contra la mujer que, lamentablemente, hasta ahora no llega a mis manos esa resolución que la tomamos aquí en Concejo.

Lo que deseo es denunciar públicamente en que este fin de semana he recibido llamadas amenazantes, en dónde me dicen: *que no me meta a hablar del Metro y peor del Trole*. Quiero decirles que ha llevado a las instancias correspondientes, no estoy pidiendo auxilio, simplemente estoy dando a conocer públicamente de las amenazas recibidas, en donde me dicen que: *me calle y que no me meta en temas que no me competen*.

Entonces, yo simplemente quiero dar a conocer aquí públicamente y señalar que eso no me amedrenta ni me asusta pero si están violando contra mis derechos constitucionales. Tengo el nombre del funcionario que ha hecho ya el contacto con la empresa privada para indagar mi vida y hacer pública cosas que, según ellos, van a encontrar, pero quiero decirle a la ciudadanía y al pueblo que no tengo “rabo de paja”, a mí no me atemoriza nada, al contrario me da más fuerza para seguir denunciando los actos de corrupción de ciertos funcionarios.

Refiriéndome al informe financiero, quiero decir que no tengo ninguna observación, todo está dentro de lo que marca la ley en la parte jurídica y en la parte financiera, pero como lo señalé en la Comisión, en donde también existió un exabrupto, por ahí decían que estábamos aprobando solamente lo financiero y que no era lo técnico; quiero decirle que es un tema que está fuera de lugar, porque viene junto lo financiero con lo técnico. Sí soy, concejala yo puedo opinar también técnicamente así no forme parte de la Comisión de Movilidad.

Entre los datos que yo le pregunté al señor Secretario, y está en la grabación de la sesión, en donde yo le consultaba ¿Sí funcionaban todas las unidades de transporte público? Él me dijo que sí, pero yo he realizado mis investigaciones y tengo datos de las nuevas unidades, de las 40 unidades adquiridas por esta administración. El 21 de marzo una ruptura de parabrisas posterior de la unidad 10; el 25 de marzo unidad recalentada, problemas en motor, permanece desde las 22h50 hasta el 26 a las siete, siendo retirada y remolcada a los patios por otra unidad.

El 22 de mayo, unidad M 16 recalentamiento desde las 14h50 hasta las 21h30, en los patios norte. El 27 de mayo, unidad 4 con problemas en el motor. El 25 de mayo, unidad 20 suelto bandas de motor, rotura de retrovisores internos y externos por la

vibración; bloqueo de unidades en paradas por problemas de fuga de aire en distintas partes de la unidad.

También, debo decir que yo no estoy conforme con el informe técnico que nos hizo llegar el señor Secretario, Darío Tapia; porque más que informe técnico son opiniones vertidas por el Secretario, entonces yo sí pediría que nos hagan un informe técnico completo no con opiniones del Secretario.

Me da mucho que pensar este informe técnico ¿No sé si tienen todos los concejales? ¿Si ha llegado a sus manos? Él me decía que la tecnología actualmente resuelve todos los problemas, yo quisiera que el Secretario me diga ¿Qué parte de la tecnología va a resolver los problemas de los motores, los biarticulados, que estamos queriendo adquirir? Porque los problemas de Quito son diferentes y los biarticulados, que se quieren comprar, no son aptos para esta ciudad, pero también quiero aclarar a la ciudadanía, Ivone Von Lippke no se opone a la compra de biarticulados, lo que me estoy oponiendo es al informe técnico y a lo que nos encasquilla en que tienen que ser 80 biarticulados, a 500 mil, que da 40 millones; según mis investigaciones nos estamos cerrando en esta marca. En la marca Volvo B340M Biarticulado.

También, nos ponen el ejemplo que va a resultar igual el biarticulado que en Bogotá, yo le vuelvo a decir al señor Secretario, Bogotá es una sabana, Quito tiene otra topografía, tiene cuestas, tiene pendientes de hasta el 12% si nos ponemos a analizar entre Carapungo y Carcelén, es el 12%; el motor no avanza, se va a recalentar, va a llegar pero tendrá menos tiempo de vida útil.

Le he pedido también, que tipo de motor se requiere para mover 43 toneladas que es lo que pesa el biarticulado lleno, porque vacío pesa únicamente 22 o 25 toneladas, pero yo quiero saber que motor va a abastecer para halar las 43 toneladas. Su respuesta fue: *que había que construir un carril exclusivo desde Carapungo a Carcelén*; quisiera saber si ya existen los estudios para este corredor exclusivo que servirá para los biarticulados.

Pido el estudio de ¿cuál es la unidad biarticulada más apta para Quito? Tienen que ser las características considerando la altura, el peso, el tipo de combustible, porque como ustedes conocen que nuestro diesel no es muy óptimo, eso afecta al motor.

Yo estoy muy preocupada, señor Alcalde, porque en el informe técnico, de las hojas entregadas, existen muchas contradicciones: el número de kilómetros que se dice recorren las unidades no concuerda con los galones que consume de combustible; se requieren cuadros comparativos para determinar cuál es la mejor opción y esto no existe.

Nos dicen que son 80 unidades y nos presenta precios referencias de 500 mil que da 40 millones, pero esto es encasquillarnos a un modelo que no es el más apto para la ciudad de Quito,

Yo le pregunto al señor Secretario, si él conoce ¿Qué es el navegante de los biarticulados y cuál es su función? Quisiera que me conteste, y ante un daño de una de estas unidades biarticuladas que vamos a adquirir, sí existe un daño de éstas en la vía, por favor, que me diga o que explique qué logística aplicará o que tiene planeado montar para rescatar de las vías al biarticulado que se dañe.

Lamento mucho todo esto, porque no están claros los informes técnicos, están acostumbrados a enviarnos a último momento y que llega el Secretario y nos dice las cosas; y tenemos que aprobar a la primera. Yo me he dado el tiempo, no soy ingeniería mecánica, no tengo conocimientos de ingeniería pero sé asesorarme. He realizado los deberes y he buscado la asesoría técnica sobre el tema de los biarticulados, que yo no estoy de acuerdo en la compra de estos biarticulados para la ciudad de Quito. Lo que yo solicito, es que haya tres semanas para que se nos entreguen todos los informes técnicos, no de opiniones vertidas por el señor Secretario, que nos entrega en el informe técnico con firma de responsabilidad sin ser un informe técnico, sino simplemente de las opiniones de él.

Yo quiero que se nos garantice qué es motor es capaz del comportamiento adecuado para la topografía de Quito, como lo dije: la altura, el combustible, la topografía y sobre la carga que están sometidas las unidades, son 43 toneladas que tienen que llevar.

Yo no he tenido impedimento de decirlo en los medios de comunicación, lo vuelvo a decir ahora, que si yo tengo que dar a conocer a la ciudadanía las cosas en las que estamos equivocados, lo voy hacer; y, lamento señor Alcalde que le sigan asesorando mal, porque esto es un tema técnico.

Claro, el señor Darío Tapia vino con un cartel que venía de la AMT y sube a la Secretaría, pero no ha hecho los deberes, esto no es un informe técnico para la adquisición de 80 biarticulados, 40 millones, pero un deber si lo ha hecho bien y eso lo quiero denunciar y deseo que los medios de comunicación se hagan eco, sí ha hecho bien el ir a agredir, a retener vehículos de más de 130 familias de taxis no regularizados, que están en trámite de regularización, ese deber si lo hizo bien; irse contra la ciudadanía, en represalia porque ellos vienen a exigir que sean atendidos. Usted, dio la orden que los retiren de las calles, son más de 130 familias que se quedaron sin sustento y eso no justo para la ciudad; si nosotros y del Municipio depende, abrir los estudios técnicos y darles la solución a las personas, no seguir recriminándoles, seguirles atacando; seguirles multando; seguirles persiguiendo; yo lamento todo esto.

Además, yo quiero hacer la denuncia que en estos operativos, están actuando los taxis amarillos, ellos no tienen porque participar de los operativos, aquí hay conflicto de intereses, señor Alcalde; y, eso debemos tomar en cuenta porque ellos están siendo juez y parte; ellos no pueden formar parte de los operativos, pero sí solicito aquí en el Concejo que se abran esos estudios técnicos y que no se violenten los derechos que están en la Constitución, en donde uno elige en que quiere trabajar y el derecho al trabajo, estamos yéndonos contra familias que tienen el sustento con esos taxis que están en trámite de regularización, no están robando ni son que aparecieron ayer. Muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Maldonado.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Muchas gracias, señor Alcalde, compañeras y compañeros concejales, yo tengo unas consultas sobre todo. La primera consulta es respecto de cuál es la planificación que tenemos hacia el sur, porque es todo hacia el norte ¿no es cierto? No, yo tengo el informe, entonces el cuadro que se desprende está mal, tal vez no revise todo, pero tengo un cuadro que habla solamente...

SEÑOR ALCALDE: El señor Secretario puede exponer eso, señora concejala.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Bueno, es la consulta que hago porque tengo sólo la información que es desde el centro hasta Carapungo.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Héctor Cueva, 16h28 (17 concejales)

SEÑOR ALCALDE: No, eso se va a detallar en la exposición.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Gracias señor Alcalde; qué bueno que este hasta el sur.

SEÑOR ALCALDE: Sí, por supuesto, está contemplado sur y norte; y va a quedar claro en la exposición.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Gracias, señor Alcalde. La segunda pregunta se relaciona con la tarifa, ya que según el informe el pago que se haría a este crédito, de esta forma que se está planteando el financiamiento, saldría de la misma tarifa y si es que eso es así ¿No cierto? digo este 16% o el porcentaje que sea, que vamos a reducir de la tarifa para hacer el pago, porque es lógico que sigamos subsidiando el pasaje, no es que lo vamos a subir, lo vamos a subsidiar, por lo que mi pregunta es la siguiente: ¿Qué cosa de la empresa o lo que está haciendo ahora la empresa vamos a dejar de hacer? Porque algo hemos de dejar de hacer, no es que nos sobra el dinero o sí nos sobra que nos informen, porque yo desconozco, entonces algo estamos dejando de hacer o esto posiblemente genera alguna dificultad al interior de la empresa, en su presupuesto ¿Cómo vamos a solventar eso? Porque sale del mismo valor un porcentaje, entonces ¿Qué dejamos de hacer? Esa es la segunda pregunta.

La tercera consulta, según lo que leo aquí en el informe, se dice que se busca este tipo de financiamiento con estos privados, por así llamarlos, porque dice: *“Cabe destacar que debido a la limitada capacidad financiera por la que atraviesan las cuentas públicas, se refieren al Gobierno Central ¿Verdad? El escenario de que el Gobierno Nacional otorga esta operación de crédito “un aval soberano” resulta poco viable. La consecuencia de la falta de aval soberano para este endeudamiento conlleva a que la tasa para esta operación probablemente se vea incrementada, esto obliga a que el Municipio examine la posibilidad de la constitución de un Fideicomiso de Garantía de repago en base al flujo de tarifas por el servicio de transporte”*, mi pregunta es ¿Si hicimos alguna gestión con el Gobierno para nosotros decir esto? Eso es bien importante saberlo, por favor es consulta, no estoy aquí diciendo que así es.

No podemos nosotros, entonces, decir como sabemos que estamos en crisis, posiblemente no va a existir el aval. Yo me imagino que hicimos la consulta, que tenemos la respuesta del Gobierno Nacional como para poder, si bien es cierto el concejal Jorge Albán en eso aclara muy bien; que también hay estas otras posibilidades y que son absolutamente legales; sin embargo yo considero que debemos recurrir a nuestros créditos, aquí mismo; y, esa es la otra consulta, la tercera pregunta y termino de concluir y es ¿Qué gestiones hemos hecho con el Gobierno Nacional para nosotros poder decir que, tal vez, no vamos a tener el aval soberano?

La cuarta pregunta, tiene que ver con lo que decía, hace un momento, efectivamente donde primero tenemos que buscar los créditos es aquí en nuestro país, a nivel gubernamental, porque hace un momento hablaba del aval; ahora hablo del crédito acá. Tengo aquí un cuadro y esto es al corte de junio de 2015, del Banco del Estado, que tiene alrededor de 187 millones, más de 187 millones, entregados en crédito a los GADS, a los Municipios, entonces, mi pregunta también es ¿Hicimos alguna gestión allí? ¿Por qué no tenemos el crédito a nivel nacional, en el Banco del Estado? Cuando tenemos un cuadro importante de otorgamiento de créditos del Banco del Estado a los Municipios.

Esas son mis cuatro preguntas y finalmente, yo también quiero reiterar la preocupación respecto de lo que esto puede generar en cuanto a la contaminación, qué pena, que no podamos adquirir este otro sistema de movilidad mucho más sustentable que nos ayude; entiendo de lo que he podido revisar que es por el tema de costos ¿no es cierto? sobre todo eso, en cuanto a la construcción misma de la infraestructura, lo que eso amerita y luego el valor mismo del transporte, entiendo que esas son las razones de peso; y, obviamente que tenemos que atender pronto a la ciudadanía, entiendo también eso.

Yo quisiera fortalecer la idea de Jorge, de poder revisar esto con mucho más detenimiento de tal manera que nosotros podamos, más bien, avanzar hacia tener una movilidad que nos deje más linda y limpia la ciudad, a pesar de que sabemos que existe la necesidad.

Estas son mis inquietudes, a mí me parece que efectivamente hay que avanzar con este proyecto, señor Alcalde, yo estaría también de acuerdo con el proyecto. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Las preguntas relacionadas con el tema financiero las va a solventar la Administradora General; y, luego la parte técnica el señor Secretario. Concejal Aguilar.

CONCEJAL MSc. LUIS AGUILAR: Gracias señor Alcalde, buenas tardes con todas y todos. Yo creo que con lo que se ha dicho y sumándome a las acotaciones del concejal Jorge Albán y a todos los aportes que han dado las señoras y señores concejales, creo que se va a resolver el tema técnico y financiero, que me parece que es importante.

Yo deseo hacer una sugerencia que va un poco más allá y, obviamente, tiene que ver con el tema, ya que, sin duda, la compra de más buses va a ayudar a mejorar la situación de la movilidad, pero no es la solución final; creo que es una de las cosas importantes. Me parece que es vital que también desde la Empresa de Movilidad y desde la Secretaría se puedan observar algunos otros aspectos importantes para el tema de la movilidad en el Distrito Metropolitano de Quito, ahora que uno viaja constantemente en este tipo de movilización y se vive personalmente la situación, es necesario decir estas cosas porque es importante considerarlas.

Es vital, no perder de vista que se debe tener un plan educativo; de educación ciudadana, un plan, si cabe el término, de cómo ir cambiando esos comportamientos culturales; un plan de comunicación desde la Municipalidad. En las mismas paradas, en los mismos buses para ir mejorando esa relación entre el transporte y el ciudadano y la ciudadana. Un ejemplo concreto paso hace dos días, cuando viajábamos en el trole, ahora ya no se ponen de pie los jóvenes y no le dan el asiento a las madres con niños o a los adultos mayores, antes en el trole y en los buses se hablaba por el micrófono: no olvide ceder el asiento a tal o cual persona, me parece que eso si lo podemos recuperar y no cuesta mucho, creo que es una cuestión, nada más, de organización y de buena voluntad.

También es importante considerar el tema de lo que están pasando en las unidades de movilización, yo sé que la necesidad es fuerte, hay que trabajar pero creo que hay que organizar, hay momentos en los que se miran a estas unidades como una especie de mercado, es decir ingresan a vender las cosas por lo que es necesario un control.

Me parece que es vital recuperar, cuando hace poco se declaró la emergencia se tenía a los policías metropolitanos en las paradas y en las unidades, hoy ya no se los ve, y,

eso es una cuestión ciudadana; yo he estado viajando en las unidades y me han comentado. Entonces, yo quería dejar ese mensaje acá, me parece que es importante invertir en la compra pero también hay que invertir en estos mensajes de ciudadanía para realmente mejorar el tema de movilidad; y creo que es vital también pensar y seguramente así lo hacen y con más unidades probablemente se lo podrá hacer mejor, el pensar en una estrategia que nos permita tener, les digo que lamentablemente ahora las horas pico no más no son cargadas, seguramente nos están haciendo falta muchas más unidades y también estos procesos mucho más organizados pero creo que hay que pensar en algunas horas, ya no picos las de la mañana o de la tarde, en donde se puede hacer un levantamiento o información técnica para ver en que espacios de tiempo se pueden colocar algunas unidades más para ir mejorando la movilidad de las personas, porque real y sinceramente si es una especie de maltrato que se está viviendo en la ciudad; y, yo creo, y no hay que culpar a nadie, que juntos podemos sacar esto; me parece que la ciudadanía también tiene que asumir su responsabilidad. Esto es una cuestión de corresponsabilidad. Yo quería dejar ese mensaje, señor Alcalde, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Una vez recabadas las inquietudes de las y los señores concejales, procedemos a contestar las mismas. Primero, la señora Administradora General, por favor.

DRA. ALEXANDRA PÉREZ – ADMINISTRADORA GENERAL: Gracias señor Alcalde y señores concejales, evidentemente son muy pertinentes las observaciones y comentarios de la concejala Maldonado. Es importante, dejar anotado que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito viene trabajando por este y varios otros proyectos, entre esos tal vez el que hay que destacar es el proyecto Metro, conjuntamente con el Ministerio de Finanzas, entonces hemos realizado todas las gestiones y de hecho también han existido pronunciamientos públicos para que la ciudadanía esté enterada de exactamente cómo está la situación de la relación entre el país y los multilaterales, que son quienes ofrecen los créditos en mejores condiciones.

Los cupos para Ecuador están consumidos y de hecho, nos han reiterado en todas las reuniones de trabajo que hemos sostenido que el país como tal, está haciendo una excepción con el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en cuanto al monto que está ocupando Quito, en función de los montos totales de los cupos que mantiene el país con los distintos multilaterales.

En cuanto a la relación con el BEDE, así mismo; es importante anotar que dentro del presupuesto del BEDE, si bien es cierto es el banco que abastece de créditos a los GADS; y, obviamente al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, también existe un componente muy fuerte de 152 millones de dólares, aparte de todos los créditos que ya tenemos en ejecución y por ejecutar con el BEDE, que tiene relación exactamente con el mismo proyecto, el proyecto Metro; con lo cual hemos hecho todo el análisis técnico, todos los acercamientos del caso.

Es importante aclarar que las tasas de interés y las condiciones de financiamiento que otorga el BEDE, son muy superiores a los de los multilaterales, es decir los créditos del BEDE para los municipios no son créditos baratos, de hecho estamos en los términos de referencia y en la propuesta técnica que hemos estructurado desde la Administración General para analizar este crédito proveedores, las condiciones financieras serían bastante similares a la del propio BEDE.

Entonces, hemos hecho todas las gestiones de acercamiento y venimos trabajando en coordinación con el Gobierno Nacional y después de analizar todas estas opciones y los cupos que son por país, no son por municipio; evidentemente la situación es complicada y a eso es a lo que hace referencia el informe.

En cuanto, al tema del fideicomiso es importante recalcar que si nosotros analizamos la posibilidad de estructurar un fideicomiso, éste lo que tiene por objeto fundamental es garantizar las mejores condiciones de financiamiento para el Municipio, en función de asegurar la fuente de repago al proveedor. Por un lado, existe una evasión importante en el sistema trole que ya, digamos en el sistema de transporte masivo del Municipio, existe por obvias razones, problemas de liquidez y de financiamiento dentro de la empresa que los estamos trabajando en paralelo; no es menos cierto que si fideicomisamos una parte del ingreso por concepto de tarifas, eso no quiere decir que el Municipio no vaya a subsidiar la brecha que quede como consecuencia de fideicomisar esas tarifas, es decir, lo que pretendemos al establecer este fideicomiso es, simplemente, garantizar al proveedor una fuente de repago que sea absolutamente transparente para asegurar que las condiciones de crédito para el Municipio sean favorables.

En la misma línea, el Municipio desde la planta central tendrá que aumentar las transferencias que ya entrega a la Empresa Pública Metropolitana de Transporte de

Pasajeros, para garantizar la operación de todo el sistema de transporte público ¿No sé si es qué con eso se aclara?

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Solamente un aspecto, Alexandra; esto va a un proceso de negociación ¿no es cierto? voy a dar lectura, aquí dice: *“cabe destacar que esta tasa del 7.5%, - a la que usted se refería – es una tasa aspiracional del Municipio que contribuirá a que los oferentes que presenten sus condiciones financieras de crédito coticen alrededor de este monto”*, es decir estamos aspirando a que eso suceda, estamos muy optimistas, entonces todavía es que no está concretado.

DRA. ALEXANDRA PÉREZ – ADMINISTRADORA GENERAL: Exactamente es así, nosotros lo que hemos hecho es un análisis técnico de las condiciones internacionales de mercado y con base a eso los términos de referencia contemplan una tasa referencial, es decir los proveedores serán los que determinan en sus ofertas cuál será la tasa que nos ofrecen y en el mecanismo de evaluación de esas ofertas, evidentemente, mientras mejor es la tasa mejor puntaje pueden obtener.

SEÑOR ALCALDE: Señor Secretario, por favor, pasemos a la parte técnica.

DR. DARÍO TAPIA – SECRETARIO DE MOVILIDAD: Gracias señor Alcalde. Buenas tardes a las señoras y señores concejales. Debo iniciar esta exposición diciendo a todo el Concejo en pleno y al señor Alcalde que, indudablemente, este es un tema paliativo para poder superar la crisis muy fuerte que se tiene en el Distrito Metropolitano de Quito respecto a una demanda insatisfecha o como varios de los señores concejales mencionaron tener una demanda de una movilidad no digna para Quito, indudablemente, cuando se ha pensado en esta manera de comprar 80 buses biarticulados diesel Euro 3, estamos hablando para poder cubrir una demanda que está en la Ecovía, que está en el sur; que está en el Recreo pero que también está en la parte norte, por lo tanto concuerdo plenamente con lo que el señor concejal Albán decía: Quito tiene que ir a modernizar además, no solamente, repotenciar sino modernizar el sistema eléctrico de transporte público y en este caso es importante y hay buenas noticias al respecto, al saber que a mediano plazo habrán ya unidades eléctricas probadas en países como los nuestros.

Salen de la sala de sesiones los concejales: Dr. Pedro Freire; Sr. Sergio Garnica; Sr. Mario Guayasamín y Dr. Antonio Ricaurte, 16h40 (13 concejales)

En este momento, Europa tiene, por supuesto, buses eléctricos; es cierto que también Colombia tiene buses eléctricos pero todos están en prototipo; las grandes marcas así lo demuestran y creemos que a mediano plazo Quito tiene que estar a la vanguardia, obviamente, de tener un transporte limpio; un transporte que tenga que venir a repotenciar no sólo el trole sino con nuevas unidades a nivel de todo el Distrito Metropolitano de Quito, por lo tanto, más bien lo que nos queda es trabajar arduamente para que este proceso se concluya a mediano plazo, lamentablemente, a pesar de que existen esas buenas noticias de que el transporte público eléctrico se encuentra en prototipos ya en Europa, todavía no existe acá para Latinoamérica.

Por otro lado, también decir que nosotros ante, justamente, las insinuaciones que la señorita concejala Ivone Von Lippke ha hecho, apreciamos mucho que se nos haga llegar por escrito cualquiera de las denuncias presentadas para poderlas actuar de manera inmediata; esta administración siempre se caracterizará por tener una forma transparente de actuar y, por lo tanto, apreciaríamos mucho que se nos haga llegar este tema de denuncias en cuanto a las insinuaciones comentadas para que nosotros podamos actuar de manera urgente. Decir, al mismo tiempo que nuestros buses ya están en el portal de compras públicas por un hecho de certificación nacional y nosotros estamos probando que cualquier unidad que venga a querer ser oferente en Quito tiene que estar sobre todo pasando pruebas de más de 2.700 metros de altura, tienen que haber vendido al menos 700 unidades entre articuladas y biarticuladas en ciudades con mayor altura de los 2.700 metros.

Además, nosotros estamos probando y estamos pidiendo en las bases que, indudablemente, la pendiente que tengan que superar los buses biarticulados sea con carga muerta y con carga viva, es decir con más de 42 toneladas y que tenga que superar las pendientes de Quito y que, a pesar de que es el 12.8% se tenga que pasar con pendientes mayores a 15%, es decir estamos cubriéndonos completamente en partes técnicas y sanas para que estas pendientes puedan dar como resultado un transporte digno.

Debo señalar que, además de pedir una potencia del 15% en pendiente, estamos pidiendo que las pruebas sean en cero kilómetros ¿Por qué? Porque indudablemente nuestras pendientes son pendientes que tiene semaforización y tráfico, por lo tanto no es que deben venir ya con algún tipo de velocidad y subir la pendiente sino que tendría que para las pruebas estar parado el automotor y subir pendientes con este tipo.

También debo decir a todo el Concejo de que, indudablemente, se ha pensado efectivamente en el tema de los lugares en donde este momento el sistema de transporte público municipal es deficitario, es decir Guamaní no está siendo atendido; el tema del vía crucis que los ciudadanos pasan a diario en Quitumbe; el tema que pasan en el Recreo, es tan evidente que indudablemente debe ser para esos lados; y, además no solamente un fortalecimiento al corredor central en la parte de la “Y” – Carcelén – Calderón, sino más bien, justamente, en la repotenciación de la parte sur.

Por otro lado, decir que en cuanto a los buses eléctricos no es solamente el costo, habíamos presentado en la Comisión, señoras y señores concejales, de que el costo, incluso con catenarias tendría que sobrepasar los 92 millones de dólares de los cuarenta que tenemos, sin embargo lo que hemos dicho es que los buses eléctricos al no ser todavía probados, indudablemente, nos da mayor capacidad para poder pensar desde ya y trabajar en un proyecto de transporte público eléctrico y que eso a mediano plazo nos dé los réditos que queremos.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales: Dr. Pedro Freire; Sr. Sergio Garnica; y, Sr. Mario Guayasamín, 16h42 (16 concejales)

Por lo tanto, solamente contestando las preguntas a la señorita concejala Luisa Maldonado, decirle que, por favor, siempre cuente que para nosotros el sur siempre ha sido una prioridad: Guamaní, el suroriental, Quitumbe y El Recreo, además de toda la repotenciación vienen rutas que cubrirán mayor la demanda no solamente en buses sino en horarios también. Eso podría contestar, señorita concejala.

SEÑOR ALCALDE: Una vez solventadas todas las preguntas. Concejala Von Lippke, por favor, atengámonos al tema lo más breve posible para ya someter a votación. Adelante.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Simplemente contestarle a Darío que yo no hago ninguna insinuación, yo estoy con los documentos probando que eso está pasando; yo no le puedo dar haciendo sus deberes sí usted no los hace yo no le voy a entregar las denuncias, ese es su trabajo. Yo soy fiscalizadora y legisladora; y, tengo que salir a denunciar lo que usted tiene que hacer bien, entonces no le voy a dar

haciendo el deber y quisiera saber ¿Qué profesión tiene usted, Darío? Me parece que es abogado.

DR. DARÍO TAPIA – SECRETARIO DE MOVILIDAD: Soy abogado, soy Máster en Asesoría Jurídica de Empresas y tengo una Maestría en Políticas de Transporte Público.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: ¿Se está asesorando con ingenieros?...

SEÑOR ALCALDE: Señora concejala, perdón, remitamos al punto, si hay alguna observación que usted tenga sobre la exposición técnica del señor Secretario.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Claro, es una exposición técnica, señor Alcalde, porque quiero saber si él está asesorado con ingenieros en movilidad, porque de lo contrario seguimos con el mismo problema. Igual en el Metro son sólo abogados y un bachiller; aquí también entonces tenemos otro abogado y por eso no se soluciona el problema de movilidad y persiguen a la gente que quiere trabajar, eso es todo, señor Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Bien, vamos a pasar a la votación respectiva. Antes de hacerlo y comentando sobre lo dicho tanto por el señor Secretario como por los concejales Jorge Albán y Marco Ponce, y explicar a la ciudadanía; en efecto la adquisición de estos 80 buses biarticulados a diesel, representan una medida paliativa, una medida de carácter emergente que estamos tomando frente a una demanda represada; a una demanda insatisfecha que evidentemente tiene que ser atendida y de forma rápida.

Realmente, hemos tomado este proceso de forma muy responsable, hemos analizado las diferentes opciones y, en efecto, la posibilidad de, por ejemplo, adquirir trolebuses, más allá de que es una tecnología que está siendo abandonada en muchos países del mundo, está cayendo en la obsolescencia, resultaba muchísimo más costosa que adquirir buses biarticulados a diesel, no solamente por el costo de la unidad del transporte sino por la infraestructura que requiere un trolebús, recordemos que, por ejemplo, para la ampliación hacia Carcelén y Calderón, si es que hablamos de utilizar trolebuses, eso demandaría la instalación de catenaria que tiene un costo aproximado de un millón de dólares por kilómetro, es decir no solamente que el uso de trolebuses genera un costo mucho mayor en términos de las unidades de transporte sino también de la infraestructura que requieren para su

utilización, mientras que si comparamos un biarticulado con un trolebús estamos hablando de prácticamente la mitad de su costo.

En lo que tiene que ver, en cambio con unidades eléctricas, como bien lo han señalado el señor Secretario y el señor concejal Ponce, todavía estamos en pruebas de este tipo de unidades, por lo tanto eso dificultaba tremendamente el que Quito pueda acceder a una tecnología que todavía está siendo evaluada.

Sin embargo dicho eso quiero ratificar que el compromiso de esta administración es avanzar hacia la movilidad sustentable y creo que hay suficientes pruebas de aquello; estamos avanzando en un proyecto de construcción del sistema Quito Cables que es un sistema de transporte público eléctrico no contaminante; estamos, por supuesto, avanzando en el proyecto de Metro – Quito que, de igual manera, es una tecnología ambientalmente amigable, esa es la vocación de esta administración, avanzar hacia la movilidad sustentable.

La adquisición de estos 80 biarticulados se refiere entonces a atender una demanda urgente y es una medida paliativa, emergente frente a la situación; pero a mediano plazo la idea, por supuesto, es adquirir unidades eléctricas, una vez que esta tecnología esté lo suficientemente probada, por un lado.

Por otro lado, quiero también aclarar que, no es que estamos sustituyendo la tecnología de los trolebuses, los trolebuses seguirán operando; aquellos que, por supuesto, todavía se encuentren dentro del período de su vida útil que, por cierto como ustedes saben, muchos de los trolebuses actuales terminan su vida útil el presente año y deberían ser repotenciados para lo cual vamos a presentar un proyecto de ordenanza más adelante, pero la idea no es eliminar la tecnología de los trolebuses es complementarla con el uso de estos biarticulados, de tal manera que podamos atender una demanda creciente y darle a los quiteños el servicio de calidad que se merecen y que, evidentemente, hoy no tenemos.

Es por estas razones que estamos acudiendo a la compra de estos 80 biarticulados, insisto, la idea a mediano plazo es ir incorporando unidades de transporte público eléctricas, una vez que esta tecnología se encuentre lo suficientemente probada, hasta tanto vamos a tener un esquema en el cual coexistan las unidades del trolebús con las unidades biarticuladas que se van a adquirir.

Una vez señalado eso, señor Secretario, por favor someta a votación ordinaria la moción presentada.

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Someto a votación ordinaria la aprobación de la resolución respectiva.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. MSc. LUIS AGUILAR	✓			
2. SR. JORGE ALBÁN	✓			
3. SRA. JULIA ALMEIDA	✓			
4. MSC. SOLEDAD BENÍTEZ				✓
5. SR.TA. CARLA CEVALLOS	✓			
6. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
7. SRA GISSELA CHALÁ	✓			
8. SR. HÉCTOR CUEVA				✓
9. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
10. DR. PEDRO FREIRE	✓			
11. SR. SERGIO GARNICA	✓			
12. DR. MARIO GRANDA	✓			
13. SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
14. PROF. LUISA MALDONADO	✓			
15. DRA. RENATA MORENO	✓			
16. SR. MARCO PONCE	✓			
17. ECON. LUIS REINA				✓
18. DR. ANTONIO RICAURTE				✓
19. LIC. EDDY SÁNCHEZ				✓
20. SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			
21. SRA. IVONE VON LIPPKE	✓			
22. DR. MAURICIO RODAS ESPINEL – ALCALDE METROPOLITANO	✓			
VOTACIÓN TOTAL	17 votos a favor			5 ausencias

SEÑOR SECRETARIO GENERAL: Señor Alcalde, por unanimidad de los presentes se aprueba la resolución.

RESOLUCIÓN:

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (17), LUEGO DE ANALIZAR EL INFORME No. IC-2015-117, EMITIDO POR LAS COMISIONES DE PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN; Y, MOVILIDAD, DE CONFORMIDAD CON LOS ARTÍCULOS 290, NUMERAL 1, DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR; 87, LITERAL G), DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y

DESCENTRALIZACIÓN; Y, 126 DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE PLANIFICACIÓN Y FINANZAS PÚBLICAS, **RESUELVE:**

1. APROBAR EL ENDEUDAMIENTO PARA LA ADQUISICIÓN DE 80 UNIDADES DE TRANSPORTE MASIVO, DE CONFORMIDAD AL ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO Y LA MODALIDAD DE CRÉDITO DE PROVEEDOR, DETALLADAS EN EL INFORME EMITIDO POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, ADJUNTO AL OFICIO No. 1171 DE 25 DE MAYO DE 2015; Y,
2. AUTORIZAR AL SEÑOR ALCALDE, PARA LA SUSCRIPCIÓN DE TODA DOCUMENTACIÓN QUE SE REQUIERA PARA LA INSTRUMENTALIZACIÓN DE LO RESUELTO EN EL NUMERAL PRECEDENTE.

SEÑOR ALCALDE: Una vez abordado el único tema del orden del día, declaro clausurada la sesión. Muchas gracias.

SIENDO LAS DIECISÉIS HORAS CON CINCUENTA Y DOS MINUTOS, DEL LUNES PRIMERO DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL QUINCE, SE CLAUSURA LA SESIÓN PÚBLICA EXTRAORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.

DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

DR. MAURICIO BUSTAMANTE HOLGUÍN
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO