

ACTA No. 2016 – 109 – E

SESIÓN EXTRAORDINARIA DE 24 DE FEBRERO DE 2016

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

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. SR. JORGE ALBÁN | CONCEJAL |
| 2. LIC. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 3. SRTA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 4. SR. FRANCISCO CHICAIZA | CONCEJAL |
| 5. ABG. EDUARDO DEL POZO | CONCEJAL |
| 6. DR. PEDRO FREIRE | CONCEJAL |
| 7. DR. MARIO GRANDA | CONCEJAL |
| 8. SR. MARIO GUAYASAMÍN | CONCEJAL |
| 9. ING. ANABEL HERMOSA | CONCEJALA |
| 10. ING. CARLOS PÁEZ | CONCEJAL |
| 11. SR. MARCO PONCE | CONCEJAL |
| 12. ECON. LUIS REINA | CONCEJAL |
| 13. ABG. RENATA SALVADOR | CONCEJALA |
| 14. SRA. IVONE VON LIPPKE | CONCEJALA |

ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:

ECON. MIGUEL DÁVILA CASTILLO	ADMINISTRADOR GENERAL
DR. GIANNI FRIXONE ENRÍQUEZ	PROCURADOR METROPOLITANO (S)

ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS

SECRETARIA GENERAL
DEL CONCEJO
METROPOLITANO
PROSECRETARIO
GENERAL DEL CONCEJO
METROPOLITANO

ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO

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

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL: Buenas tardes, señor Alcalde, contamos con la presencia de 14 señoras y señores concejales, más su presencia, con lo cual tenemos el quórum legal para iniciar la sesión.

SEÑOR ALCALDE: 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.

Señorita Secretaria, por favor, dé lectura del orden del día para la presente sesión.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Sergio Garnica, 15h21 (15 concejales)
--

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

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

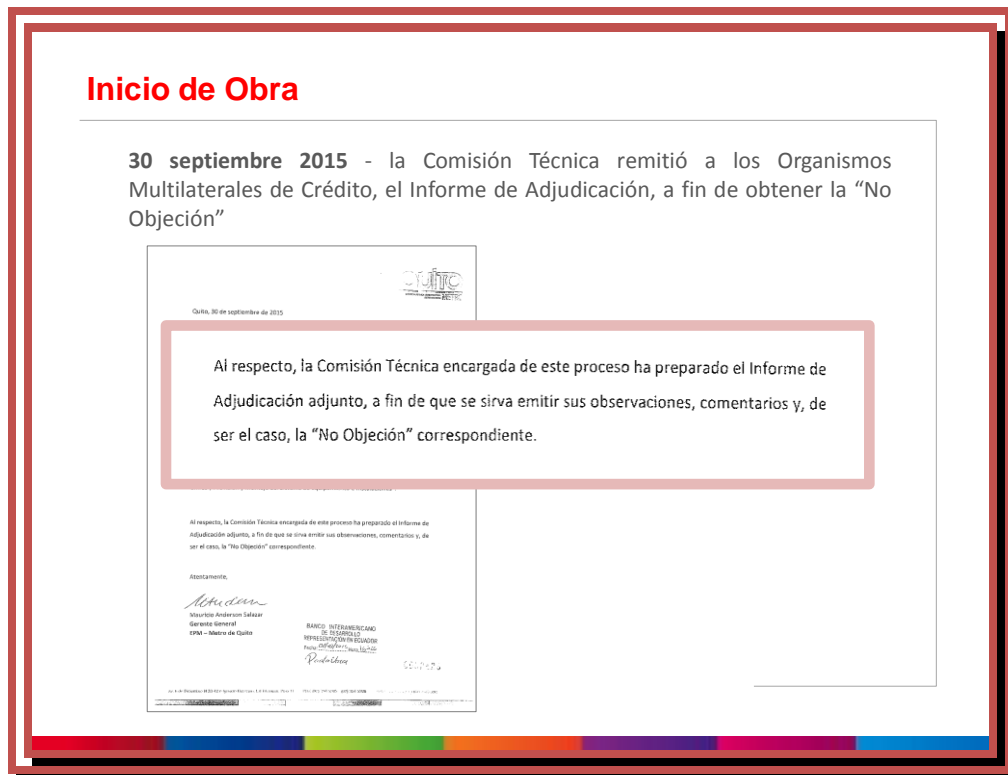
ORDEN DEL DÍA

SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:

I. Informe del señor Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito respecto de los siguientes aspectos relacionados con la segunda fase del proyecto Primera Línea del Metro de Quito:

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Buenas tardes, señor Alcalde, señoras y señores concejales. Señor Alcalde, me permito señalar que la información requerida sobre los empleos directos e indirectos que generará el proyecto, perfiles requeridos para los mismos y cronograma de contratación, la presentará el señor Director Ejecutivo de CONQUITO; y, yo me referiré a la primera parte. Muchas gracias.

1. Fecha de suscripción del acta de inicio de obra.

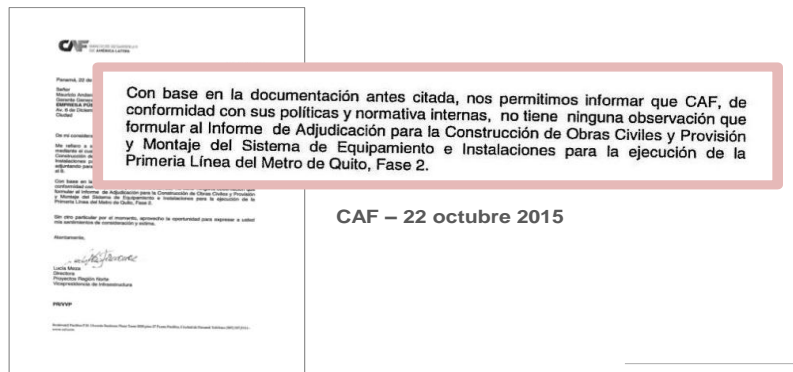


Me permito hacer un recuento de los distintos aspectos que se han ido dando desde el 30 de septiembre de 2015, fecha en la que la Comisión Técnica remitió

a los Organismos Multilaterales de Crédito, el Informe de Adjudicación, a fin de obtener la “No Objeción”.

Inicio de Obra

22 y 23 octubre 2015 - Los Organismos Multilaterales de Crédito, remitieron la “No Objeción” al Informe de Adjudicación correspondiente, según el siguiente detalle:



En esencia, entre el 22 y 23 de octubre Los Organismos Multilaterales de Crédito, nos remitieron por parte de la CAF, su “No Objeción”.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Lic. Eddy Sánchez y MSC. Patricio Ubidia, 15h22 (17 concejales)

Inicio de Obra

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) pudiesen tener un efecto en la ejecución del contrato, para implementarlas de acuerdo con un plan de acción a ser acordado por las partes, sobre el que se presentarán avances de implementación. Finalmente, le recomendamos que la EPMMQ y/o el MDMQ aseguren que el Contratista continuará entregando información relevante que resulte de cualquier investigación externa que se llegare a realizar y/o de los desarrollos que les sean notificados en relación con las investigaciones o procesos administrativos, judiciales, o arbitrarios.

Esta no objeción también se expide en nombre del Banco Mundial, según lo acordado entre ese organismo y el BID en los Principios de Colaboración. Agradeceremos se nos remita una copia del contrato suscrito entre las partes en cuanto lo tengan disponible.

las partes en cuanto lo tengan disponible.

Sin otro particular, les hacemos llegar un cordial saludo.

Atentamente,

Fernando Orduz Bücking
Especialista Líder en Transporte
(5932)-299-6972



Av. 12 de Octubre N24-528 y Cordero
Edificio World Trade Center, Torre B Piso 9
Quito, Ecuador
www.iadb.org

BID – 22 Octubre 2015
(correo electrónico)

Por parte del BID y del Banco Mundial, en forma conjunta, también remitieron su “No objeción”.

Inicio de Obra

Mr. Mauricio Ander
Empresa Pública SA
Av. 6 de Diciembre
Ed. Valencia, Piso 1
Quito, Ecuador

On the basis of this report, we are pleased to give you our non-objection to the selection of the successful tenderer Consorcio Línea 1 Metro de Quito: Odebrecht-Acciona. You may now proceed to the next step of the procurement process of this component by awarding the contract and

Luxemburg 23 October 2015 P/AMC0P/17/AD/016
Subject: Metro de Quito
Implementation of the First Line of Metro de Quito, Phase 2: Construction of Civil Works and Provision and Construction of Equipment and Installations System

BEI – 23 octubre 2015

Reference: Your letter Oficio No. EPMMQ-2015-1863

Dear Mr. Mauricio Anderson Salazar

Thank you for sending us your tender evaluation report regarding the procurement of the above project component.

On the basis of this report, we are pleased to give you our non-objection to the selection of the successful tenderer Consorcio Línea 1 Metro de Quito: Odebrecht-Acciona. You may now proceed to the next step of the procurement process of this component by awarding the contract and informing all tenderers of the contract award decision, including a short summary of the relevant reasons for that decision.

To ensure that review procedures for effective remedies are available to the tenderers concerned, the contract should not be signed until the expiry of a reasonable time period from the date on which the contract award decision was sent to the tenderers. In addition, to comply with the Bank's Guide to Procurement, please send us the Award Notice which will be published in the OJEU (Contract of Award), as soon as possible, and in any case prior to your first request for disbursement under the contract.

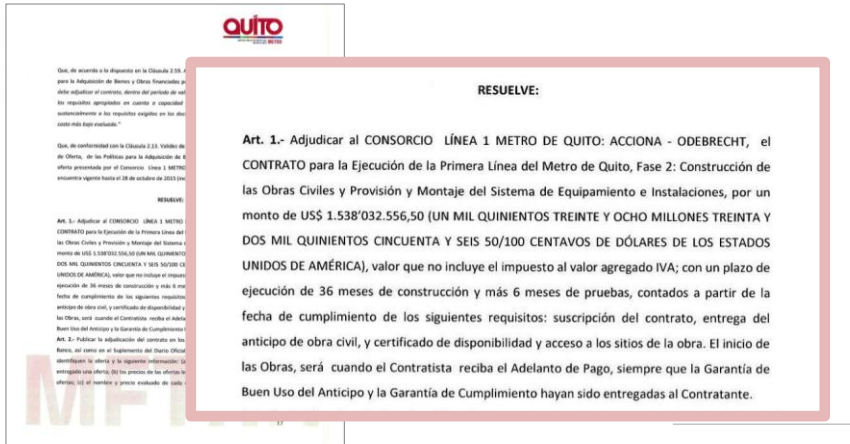
Further, we kindly request you for your support regarding Odebrecht, to obtain timely access to the reports issued by the International Time Motion (ITM) Project Cost, Lists about (i) evaluation of current anti-corruption practices and (ii) recommendations for essential improvements of Odebrecht's anti-corruption management process, including money laundering, and the legal assessment by Clifford Chance US LLP to evaluate the risks related to Contract Practices and a possible absence of procedures. We suggest the parties considering the recommendations of those studies that, according to your judgment, could affect the execution of the contract, implementing them according to an action plan to be agreed among the parties and monitoring the implementation progress.

* Such time period may be provided to the tender applicants or in the legislation governing the procurement procedure for the final component in question. If it is not the case, the BEI would acceptly consider that a period of 10 calendar days is reasonable.

Por parte del Banco Europeo de Inversiones, con lo cual a la fecha 23 de octubre, habíamos recibido todas las “No objeciones”.

Inicio de Obra

27 octubre 2015 – Resolución de Adjudicación del **Contrato para Ejecución de la Primera Línea del Metro de Quito, Fase 2**, al **Consorcio LÍNEA 1 METRO DE QUITO: ACCIONA – ODEBRECHT** por US\$ 1.538'032.556,50 sin IVA, con un plazo de ejecución de 36 meses de construcción y más 6 meses de pruebas.



RESUELVE:

Art. 1.- Adjudicar al CONSORCIO LÍNEA 1 METRO DE QUITO: ACCIONA - ODEBRECHT, el CONTRATO para la Ejecución de la Primera Línea del Metro de Quito, Fase 2: Construcción de las Obras Civiles y Provisión y Montaje del Sistema de Equipamiento e Instalaciones, por un monto de US\$ 1.538'032.556,50 (UN MIL QUINIENTOS TREINTE Y OCHO MILLONES TREINTA Y DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SEIS 50/100 CENTAVOS DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA), valor que no incluye el impuesto al valor agregado IVA; con un plazo de ejecución de 36 meses de construcción y más 6 meses de pruebas, contados a partir de la fecha de cumplimiento de los siguientes requisitos: suscripción del contrato, entrega del anticipo de obra civil, y certificado de disponibilidad y acceso a los sitios de la obra. El inicio de las Obras, será cuando el Contratista reciba el Adelanto de Pago, siempre que la Garantía de Buen Uso del Anticipo y la Garantía de Cumplimiento hayan sido entregadas al Contratante.

Para el 27 de octubre de 2015, se produce la resolución de adjudicación, al Consorcio Línea 1 Metro de Quito Acciona – Odebrecht, por el monto de USD\$ 1.538'032.556.50 sin IVA, con un plazo de ejecución de 36 meses de construcción, más 6 meses de pruebas.

Inicio de Obra

27 octubre 2015 – Carta de Aceptación al Consorcio LÍNEA 1 METRO DE QUITO: ACCIONA – ODEBRECHT

Notificación de Adjudicación
CARTA DE ACEPTACIÓN

Quito, 27 de octubre de 2015

A: CONSORCIO LÍNEA 1 METRO DE QUITO: ACCIONA - ODEBRECHT
Dirección: Av. 12 de Octubre 1942 y Cordero, Edificio World Trade Center, Torre A,
Piso 9, Oficina 9, Quito – Ecuador.

Le notificamos por la presente que su Oferta de fecha 7 de julio de 2014, presentada para la Licitación Pública Internacional No. RELI-01-2013 METRO DE QUITO-BID-CAF-BE1, para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Quito, Fase 2: Construcción de las Obras Civiles y Provisión y Montaje del Sistema de Equipamiento e Instalaciones, por el Monto Contractual Aceptado de valor equivalente a US\$ 1.538'032.556,50 (UN MIL QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES TREINTA Y DOS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SEIS 50/100 CENTAVOS DE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE NOROCCIDENTE AMÉRICA, valor que no incluye el impuesto al valor agregado IVA, con las rectificaciones y modificaciones que se hayan hecho de conformidad con las Instrucciones a los Oferentes, ha sido aceptada por nuestro representante.

Sírvase suministrar la Garantía de Cumplimiento, Garantía Bancaria por Pago Anticipado, Garantía mediante retención de pagos, Garantía de Buen Funcionamiento de Obras; y, Póliza todo riesgo construcción y montaje, dentro de un plazo de 60 días de conformidad con las Condiciones Contractuales, usando para ello los Formularios y Modelos que se incluyen en la Sección IX del Documento de Licitación, Anexo a las Condiciones Especiales – Formularios del Contrato.

Firma autorizada:



Nombre y cargo del firmante: Mauricio Anderson Salazar
Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito

Nombre del representante: Mauricio Anderson Salazar

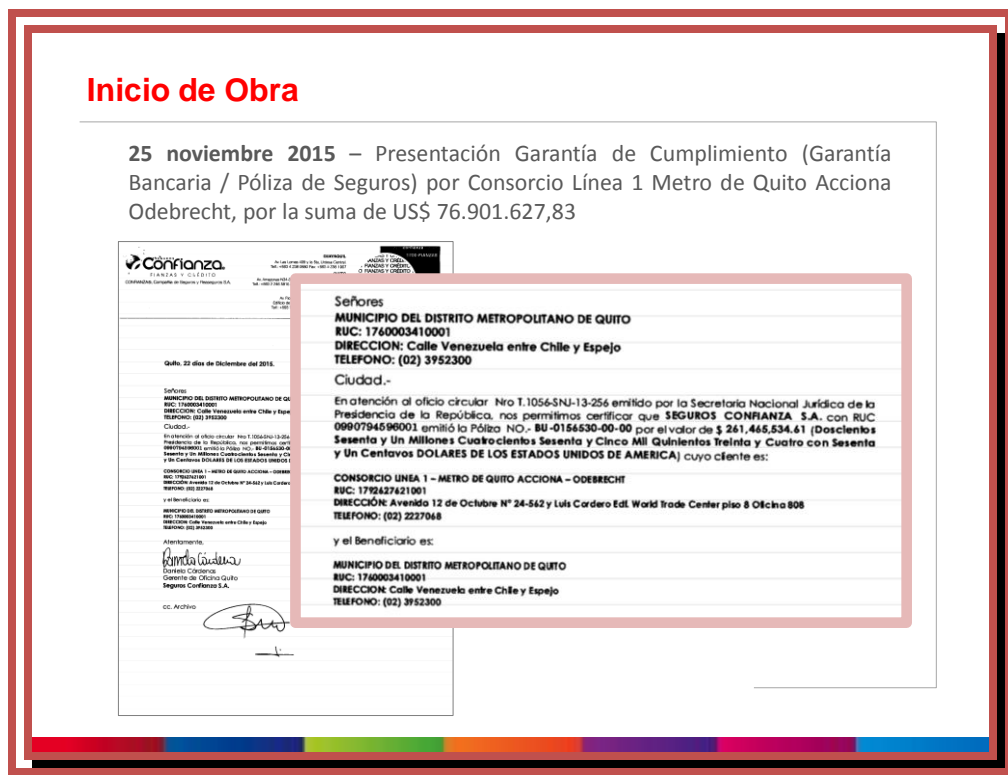
Inicio de Obra

La Subcláusula 4.2 de la Sección VII Condiciones Generales establece: “(...) El Contratista suministrará la Garantía de Cumplimiento (Garantía Bancaria / Póliza de Seguro), **dentro de un plazo que no exceda de 60 días** después de haber recibido la Carta de Aceptación (...)”.

En cumplimiento a esta disposición, el Consorcio Línea 1 Metro de Quito: Acciona Odebrecht presentó la garantía el 25 de noviembre de 2015, por la suma de USD 76.901.627,83.

La adjudicación nos da que al siguiente día, el 27 de octubre de 2015, se pueda establecer la carta de aceptación al Consorcio, con lo cual se nos abre un tema que es de vital importancia que se lo resalte, porque esta Carta de Aceptación, del 27 de octubre, abre la subcláusula 4.2 de la Sección VII Condiciones Generales establece: “(...) El Contratista suministrará la Garantía de Cumplimiento (Garantía Bancaria / Póliza de Seguro), dentro de un plazo que no exceda de 60 días después de haber recibido la Carta de Aceptación (...)”.

Por lo tanto, en cumplimiento a esa disposición, el Consorcio Línea 1 Metro de Quito Acciona Odebrecht presentó la garantía el 25 de noviembre de 2015, por la suma de USD 76'901.627,83.



Aquí podemos observar la póliza de seguro, debidamente escaneada, documento que es recibido el 25 de noviembre, por el monto señalado anteriormente.

Inicio de Obra

26 noviembre 2015 – Suscripción de Convenio Ejecución PLMQ-Fase II entre Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y Consorcio Línea 1 Metro de Quito Acciona Odebrecht



El 26 de noviembre se suscribe el Convenio de Ejecución de la 1 línea del Metro de Quito Fase II, entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el Consorcio, tal como está graficado aquí en esta lámina.

Inicio de Obra

22 diciembre 2015 – Presentación Póliza de Seguro de Buen Uso de Anticipo por el Consorcio por la suma de US\$ 261.465.534,61, que cubre el 17% del monto contractual

The image shows a document titled "Póliza de Seguro de Buen Uso de Anticipo" from the "Municipio del Distrito Metropolitano de Quito". A red box highlights the following information:

Ref.: Contrato de Construcción de las Obras Civiles y Provisión y Montaje del Sistema de Equipamiento e Instalaciones – Primera Línea del Metro de Quito – Fase 2- Garantía de Buen Uso de Anticipo

De nuestra consideración:

Hacemos referencia a la Cláusula 14.2 Pago Anticipado de la Sección VII – Condiciones Generales del Contrato.

Respecto a lo anterior, sírvanse encontrar en anexo a la presente comunicación el original y una copia de la póliza de seguro de Buen Uso de Anticipo número BU-0156530-00-00, emitida por Seguros Confianza Fianzas y Crédito, en los siguientes términos:

- Beneficiario: **Municipio del Distrito Metropolitano de Quito;**
- Período de Validez: **22 de diciembre de 2015 a 19 de junio de 2016;**
- Monto Asegurado: **US\$ 261.465.534,61**

Es menester destacar que la presente póliza será renovada en un plazo máximo de veintiocho (28) días de anticipación respecto a su fecha de vencimiento, es decir, 23 de mayo de 2016, teniendo por base el monto del anticipo no amortizado según las Certificaciones Provisionales de Obra debidamente aprobadas por el Ingeniero.

El 22 de diciembre, se hace la presentación de la Póliza de Seguro de Buen Uso del Anticipo por el 17% del monto contractual, por un monto de USD\$ 261'465.534,61, tal como aparece en esta gráfica.

Inicio de Obra

Pago del Anticipo

De conformidad con la Subcláusula 14.7 de la Sección VII Condiciones Generales la primera cuota del pago anticipado se deberá pagar en un plazo de 42 días contados a partir de la fecha de emisión de la carta de Aceptación o en el plazo de **21 días** después de recibir los documentos: garantía de Cumplimiento y Pago Anticipado, lo que ocurra más tarde.

Con ese antecedente la fecha límite para pagar correspondía el **12 de enero de 2016**, de lo contrario en cumplimiento de la Subcláusula 14.8 Ibídem, si el contratista no recibía un pago de conformidad con la normativa citada en el párrafo anterior, se constituía a favor del contratista el derecho a recibir un *cargo financiero* compuesto mensual sobre el monto insoluto, durante el periodo de mora.

Este pago del anticipo obedece a una serie de normas o cláusulas contractuales, específicamente la subcláusula 14.7 de la Sección VII Condiciones Generales, que establece que la primera cuota del pago anticipado se deberá pagar en un plazo de 42 días contados a partir de la fecha de emisión de la carta de Aceptación o en el plazo de 21 días después de recibir los documentos, que ese fue el caso, específicamente de la garantía de cumplimiento, como fue señalado anteriormente, y el pago del anticipo, lo mismo que observado hace un momento, o lo que ocurra más tarde.

Con ese antecedente, la fecha límite para pagar correspondía al 12 de enero de 2016, fecha en la cual se realizó esa transacción, porque de lo contrario y de acuerdo a la Subcláusula 14.8 Ibídem, si el contratista no recibía un pago de conformidad con la normativa citada en el párrafo anterior, tenía derecho a recibir recargos financieros, llámense multas.

Estos son los antecedentes fundamentales para ver la cronología y el desenlace del pago del anticipo, realizado el 12 de enero de este año.

SEÑOR ALCALDE: Disculpe, señor Gerente, una pequeña interrupción. Fue, precisamente, en virtud de haber realizado el pago del anticipo conforme lo obligaba el contrato que se estableció con el Consorcio, el inicio de las obras, ya que se había realizado el 12 de enero el pago del anticipo y el 19 de enero, una semana más tarde, arrancaron las obras, precisamente por el pago que, como ha quedado claramente señalado, era una exigencia u obligación contractual. Gracias.

Inicio de Obra

8.1 Condiciones para el inicio de las obras

La fecha de inicio será la fecha en que se hayan cumplido las siguientes condiciones previas:

- a. Firma del Contrato;
- b. El efectivo acceso y posesión del sitio de la obra entregado al contratista junto con los permisos; y,
- c. **Pago del anticipo**, siempre que la garantía haya sido entregada.

De acuerdo a esta cláusula, se dispone de 180 días contados desde la fecha de la Carta de Aceptación (27 Octubre 2015) para suscribir el Acta de Inicio de Obra.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Por lo tanto, se debían cumplir una serie de condiciones para el inicio de las obras. El acta de inicio, será de acuerdo a la cláusula 8.1 que establece las condiciones para el acta de inicio de las obras, señala condiciones previas. Primero, la firma del contrato, aspecto que se lo hizo el 27 de noviembre; el efectivo acceso y posesión del sitio de la obra entregado al contratista, junto con los permisos; y, la tercera condición es que una vez exista el pago del anticipo, cosa que se realizó el 12 de enero, siempre que la garantía haya sido entregado y como observamos hace un momento, la garantía si fue entregada.

Por lo tanto, de acuerdo a la cláusula 8.1, se dispone de ciento ochenta días, contados desde la fecha de la Carta de Aceptación que fue el 27 de octubre de 2015, para suscribir el Acta de Inicio de la Obra.

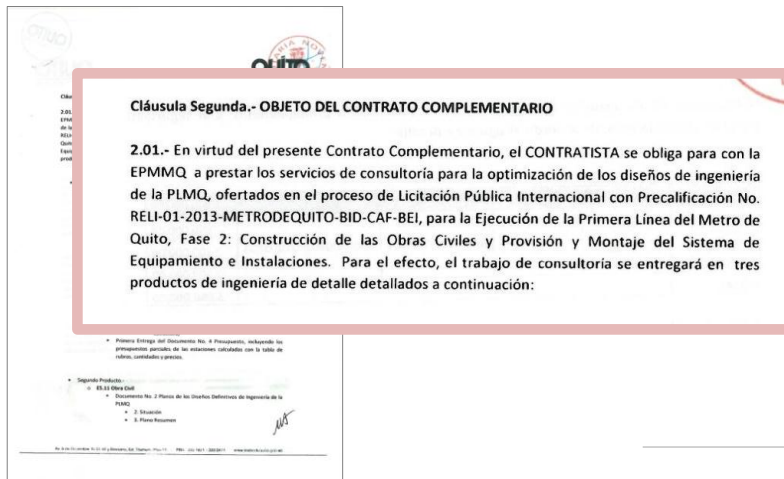
Con este antecedente, es importante plantear las distintas optimizaciones que se abren como preámbulo al inicio de la obra.

SEÑOR ALCALDE: Perdón, vamos a aclarar ciertos aspectos. Tal como se ha señalado, en el contrato se establece un plazo de hasta seis meses, desde el Acta de Aceptación al Consorcio, que fue el 27 de octubre de 2015, desde ahí corren seis meses para que se suscriba el Acta de Inicio de Obra, es importante distinguir: el arranque de las obras que se realizaron el 19 de enero con el Acta de Inicio de Obra, esta Acta todavía estamos en plazo para suscribir, el plazo vence el 27 de abril, por lo tanto estamos dentro del plazo para la suscripción del Acta de Inicio de Obra que no se debe confundir con el haber arrancado las obras el 19 de enero. ¿Por qué? porque la razón por la cual todavía no hemos firmado el Acta de Inicio de Obra para lo cual, insisto, tenemos todavía plazo suficiente para hacerlo, es decir no hemos caído en ningún incumplimiento ya que estamos dentro de los plazos previstos.

La razón por la cual todavía no lo hemos hecho, es porque actualmente se están planteando optimizaciones al proyecto, esa es la razón fundamental por la cual no se ha suscrito aún el Acta de Inicio de Obra. Vamos a ver más adelante el por qué estas optimizaciones son tremendamente positivas para el proyecto, por lo tanto bien vale la pena el no haber suscrito el Acta de Inicio de Obra hasta que estas optimizaciones se presenten, como se están presentando. De hecho, ya se han presentado varias y otras que serán presentadas en estos días, de tal manera que es esa la razón por la cual todavía no se ha suscrito esa Acta; lo que no quiere decir que las obras no se han iniciado, las obras ya arrancaron el pasado 19 de enero, en Quitumbe y en otros seis puntos, como lo explicará el señor Gerente. Gracias.

Inicio de Obra

16 noviembre 2015 – Suscripción del Contrato Complementario 1 al Contrato de Consultoría para la Gerencia del Proyecto Metro de Quito, entre el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el Consorcio GMQ.



ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: El 16 de noviembre de 2015, posterior a la fecha de la adjudicación se suscribe un contrato complementario entre el Municipio de Quito y el Consorcio GMQ, justamente, es un contrato de consultoría para seguir adelante con las optimizaciones, a las cuales se ha referido el señor Alcalde.

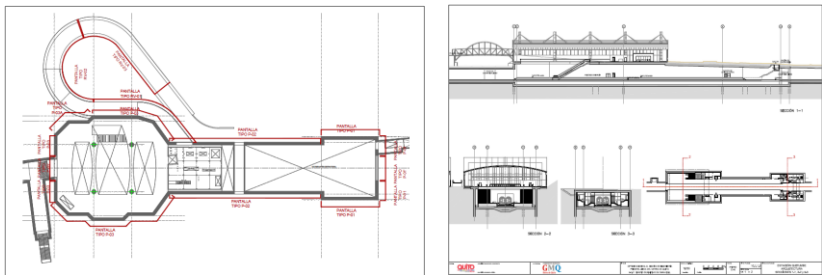
SEÑOR ALCALDE: Es con GMQ, no con Acciona – Odebrecht, no hay que confundir.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: ¿Complementario?

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Sí, complementario No. 1. Este contrato es de consultoría, el mismo que facilita que todas estas optimizaciones, estos trabajos de ingeniería a detalle puedan ser ya desarrollados, y tienen un tiempo de presentación, los mismos que se han ido cumpliendo y se han recibido los productos que están sujetos a una serie de

análisis y estudios por parte del consorcio. Tal como lo establecen las cláusulas del contrato FIDIC.

OPTIMIZACIONES



Estación Morán Valverde

Estación Quitumbe

- Las optimizaciones persiguen la mejora de los aspectos técnicos del proyecto, así como reducir las molestias a la ciudadanía.
- Las optimizaciones no incrementan el precio del contrato. El diseño de las optimizaciones recibidas y su aceptación permitirá la suscripción del Acta de Inicio de obra.

www.quito.gob.ec

Estas optimizaciones, sobre las cuales quiero resaltar algunos ejemplos porque es necesario que nos refiramos a ellas, pero sobre todo hago un especial énfasis en el sentido de que estas optimizaciones no incrementan el precio del contrato.

Las optimizaciones, en realidad, lo que persiguen es la obtención de mejoras en los aspectos técnicos del proyecto, sobre todo para reducir molestias a la ciudadanía en el proceso de construcción.

Ese diseño de las optimizaciones recibidas y su aceptación, hoy en día permitirá y abrirá la puerta para la suscripción del Acta de Inicio de Obra, este aspecto quería resaltar.

SEÑOR ALCALDE: Perdón, esto es importante aclarar ya que es positivo para el proyecto, por lo tanto bien vale la pena esperar un poco para el Acta de

Inicio de Obra, con el objeto de obtener estas optimizaciones que, como se señala, van a redundar en mejoras técnicas para el proyecto.

Es entendible que el consorcio no firme el Acta de Inicio de Obra hasta que estas optimizaciones estén definidas porque, obviamente, éstas van a establecer el diseño final del proyecto, el “diseño final” entre comillas porque existe la posibilidad de que en el camino se presenten más adelante nuevas optimizaciones, pero las que se están abordando en este momento son las optimizaciones macro, las principales; aquellas que pueden generar modificaciones en el diseño del proyecto y, por lo tanto, el consorcio no firmará el Acta de Inicio de Obra hasta que, al menos, las optimizaciones macro estén definidas, esa es la razón por la cual no se ha suscrito el Acta, pero creo que es algo que vale la pena.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Prof. Luisa Maldonado, 15h35 (18 concejales)

Tal vez, esperaremos unos pocos días más, porque como conocen hay una fecha límite para firmar el Acta de Inicio de Obra, que es el 27 de abril, por lo tanto tiene que ocurrir antes, necesariamente, pero son unos días más que valen la pena en función ¿de qué? de incorporar estas mejoras en el diseño del proyecto, porque si no se lo hace en este momento ya más adelante sería complicado hacer modificaciones significativas en el diseño del proyecto, porque ya el Consorcio hubiera suscrito el Acta de Inicio de Obra, en función de ese diseño.

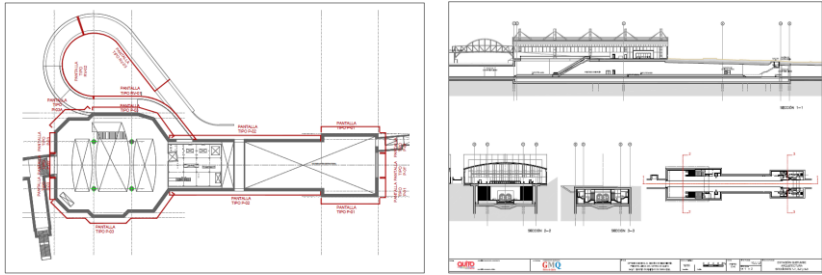
Esto es importante aclarar y tomar en cuenta, estamos hablando de unos días más para el Acta de Inicio de Obra, pero es algo que, sin duda, será positivo a la larga para el proyecto en términos de mejorías técnicas; en términos de reducir molestias a la ciudadanía y vamos a presentar ejemplos concretos de qué tipo de optimizaciones se están planteando y el porqué de las mismas y el porqué son positivas; y, nos han motivado esperar un poco más para efectos de suscribir el Acta de Inicio de Obra. Gracias.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Señor Alcalde, me gustaría

redundar un concepto importante y es que si se hubiera iniciado con los diseños puestos en las licitación y posteriormente se ejecutaban estas optimizaciones, hay una serie de gastos, costos que hubieran sido abandonados y un desgaste de dinero y esto provoca que...

SEÑOR ALCALDE: Eventualmente, un retraso en el cronograma, por lo tanto era importante incorporar estas optimizaciones ahora, más adelante podrían generar incrementos de costos porque sería una modificación en el diseño y, eventualmente, también podrían generar retrasos en el avance de la obra; eso es lo que queremos evitar y, al mismo tiempo, generar mejoras en los aspectos técnicos del proyecto.

OPTIMIZACIONES



Estación Morán Valverde

Estación Quitumbe

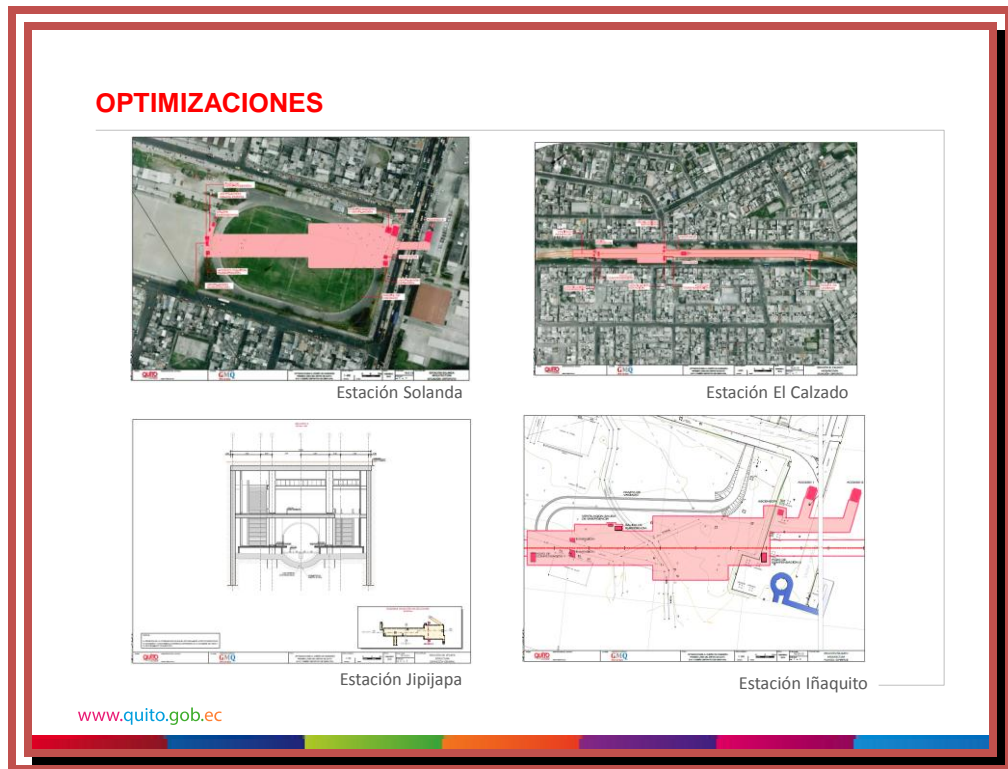
- Las optimizaciones persiguen la mejora de los aspectos técnicos del proyecto, así como reducir las molestias a la ciudadanía.
- Las optimizaciones no incrementan el precio del contrato. El diseño de las optimizaciones recibidas y su aceptación permitirá la suscripción del Acta de Inicio de obra.

www.quito.gob.ec

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Por ejemplo, el caso de la Estación Morán Valverde, que está en la intersección de las calles Morán Valverde y Rumichaca; antes la estación estaba localizada un poco más al sur, dentro del parque de Las Cuadras y tenía una afectación también a la Universidad Técnica Salesiana. La relocalización de esta estación permite optimizarla en

términos de los volúmenes; segundo utilizar de una mejor forma el espacio público, de tal suerte que las rampas de salida también tengan una menor afectación, por un lado a la Morán Valverde y a la Rumichaca, con lo cual se pueden empatar dos aspectos. Una: menor impacto e insisto a la ciudadanía; y, la otra una mejor optimización en términos de cuantificación, volumetría, con lo cual los costos serán más eficientes.

En el segundo caso la Estación Quitumbe, también sobre la cual hemos recibido algunas propuestas por parte del consorcio, harán que tengamos menos afectación al conjunto que está en la calle Pumapungo que está enfrente de la Estación de Quitumbe y eso, sin duda, mejorará las eventuales molestias que podía haberle dado a ese sector y a ese barrio, en particular; y, a ese conjunto habitacional.



Aquí tenemos otros ejemplos, en el caso de Solanda donde existe una variación, por un lado del volumen total de la estación; segundo un cambio en el ángulo de ataque que viene a su vez del ángulo de ataque de la vía en la estación anterior, que es la Morán Valverde, esto es una consecuencia de eso.

Del mismo modo ayuda a que no se pase por el Colegio Consejo Provincial, que está al frente cruzando la calle, porque en ese colegio se había identificado dos problemas sustanciales; el uno que podría pasar por debajo de una instalación deportiva que tiene el colegio, especialmente una piscina que la utilizan los estudiantes; y, segundo se aleja de una quebrada o de un paso del río Machángara.

La siguiente estación que es la del Calzado, también le afecta el ángulo de ataque, puede quedarse dentro de los espacios públicos que existen en esa zona, pero sobre todo este momento se están haciendo nuevas prospecciones para poder verificar los niveles freáticos que existen en la zona y ver la afectación de la presión artesiana que sufriría la estación por efecto de la presión del agua, y por lo tanto recalcular el tema de las losas y los anclajes de las distintas paredes de la estación. Es un tema que, al momento, se está investigando y buscando soluciones que sean absolutamente factibles de realizar, por supuesto, pero sobre todo que hagan que nos quedemos dentro de los presupuestos planteados desde un inicio, y se los pueda mejorar.

La tercera, es un ejemplo que hemos traído a la mesa y es la Estación Jipijapa, a la cual también se le ha cambiado el ángulo de ataque que viene desde la anterior estación vista desde el sur hacia el norte (Estación de Ñaquito). En la Estación Jipijapa se ha cambiado también la volumetría para hacerle un poco más ajustada y quedarnos dentro de la avenida Amazonas, sobre todo tener menos afectación a una serie de servicios y colectores que existen en esa zona así como de tuberías importantes y en las que se ha estado trabajando intensamente con otras entidades municipales, como por ejemplo la EPMAPS; y, como resultante de esto existe una propuesta que está siendo socializada con los vecinos de la zona y ofrecería una serie de soluciones importantes. Creo que tendrá una afectación menor a las molestias que eventualmente puedan tener toda la vecindad.

En el caso de la Estación Ñaquito, a su vez también se ha cambiado el ángulo de ataque que estaba influenciado por estación anterior, hacia el sur y que sería La Carolina, también se están optimizando los volúmenes de esa estación para que se pueda quedar dentro de las estaciones establecidas desde un principio, pero que logren hacer una mejoría en términos de los costos planteados. Estos

son algunos ejemplos que he traído al conocimiento del Concejo, de tal suerte que tengamos una idea de por dónde van estos aspectos técnicos.

SEÑOR ALCALDE: Yo quisiera hacer un anuncio importante a propósito de las optimizaciones que se están analizando. En los últimos días se ha planteado la posibilidad de incorporar una tercera tuneladora al proyecto, sin que aquello le genere más costo al mismo. Es decir, incrementar una tercera tuneladora, sin incrementar el costo del proyecto, lo cual consideramos que sería muy positivo porque generaría mayor celeridad; mayor eficiencia en la construcción del túnel para el Metro de Quito; por lo tanto, ese es el tipo de optimizaciones que se están analizando al momento.



ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Quisiera resaltar una serie de actividades que están siendo ejecutadas permanentemente desde el 19 de enero. He traído algunos ejemplos e ilustraciones que nos indican que es lo que se está realizando; en este caso son una serie de intervenciones nocturnas que se trabaja con distintas entidades municipales para la identificación de

servicios afectados, un tema muy importante que tiene que ser resuelto antes del inicio de las obras. Aquí tenemos algunos ejemplos de los trabajos que se están realizando.



De forma especial y dentro de un grupo de trabajo de una comisión permanente estamos trabajando con la EPMAPS, EPMMOP, AMT, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Territorio, Administraciones Zonales, Cuerpo de Bomberos, Empresa Eléctrica "Quito" y otras empresas no municipales como: CNT, Telecomunicaciones privadas, TV Cable, entre otras, en un constante y permanente esfuerzo que implica la identificación de estas interferencias que podamos tener.

La definición de una serie de planes para que estas interferencias, en el caso de que sean identificadas ¿cómo se las va a abordar? De tal suerte que el efecto que tenga en la ciudadanía sea el mínimo posible.

Ficha de Identificación

Código	Descripción	Materiales
001	Pavimento	Asfalto
002	Barandilla	Aluminio
003	Cableado	Cableado
004	Iluminación	Iluminación
005

JIPIJAPA

Realizada para todas las estaciones

www.quito.gob.ec

He traído el caso de la Jipijapa, como se van abordando dentro de las distintas fichas técnicas la identificación de los distintos bienes y aspectos que pueden darse dentro del perímetro de una estación y esta identificación es minuciosa y nos permite seguir con una serie de ejemplos de estas obras e intervenciones que son permanentes y que se están realizando desde el 19 de enero.

Quitumbe - Centro de Operaciones y Control: cerramiento y campamento, instalación de losas



www.quito.gob.ec

En este caso son tres fotografías que nos ilustran que es lo que está ocurriendo en Quitumbe, donde será el centro de operaciones y de control. En este caso son: cerramientos, excavaciones para el campamento, instalación de losas.

Sale de la sala de sesiones el concejal MSC. Patricio Ubidia, 15h50 (17 concejales)

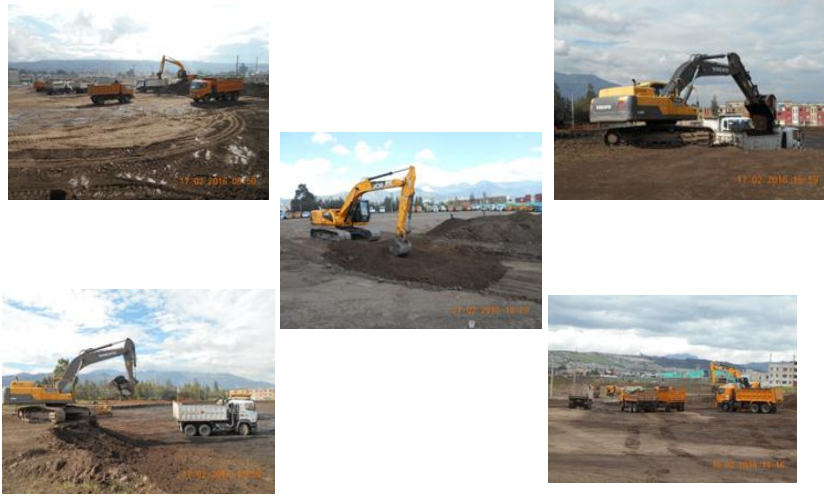
Centro de Operaciones y Control: movimientos de tierra



www.quito.gob.ec

En esta lámina podemos observar las fotografías relacionadas con el movimiento de tierra que es un trabajo permanente y hay una serie de maquinaria que está trabajando constantemente, esto es en Quitumbe.

Centro de Operaciones y Control: movimientos de tierra



www.quito.gob.ec

Aquí tenemos más ilustraciones de movimientos de tierra, que son importantes para la nivelación de las cotas de tierra que deben existir en Quitumbe, para la preparación de las cocheras y talleres.

Centro de Operaciones y Control: movimientos de tierra



www.quito.gob.ec

Son más ejemplos de los trabajos que se están ejecutando este momento, en Quitumbe.

Topografía

ACTIVIDADES EN VARIOS PUNTOS DE LA RUTA

- Poligonal del trazado
- Levantamiento Topográfico en Centro de Operaciones y Control
- Replanteos
- Nivelación de plataforma para movimiento de tierras de Centro de Operaciones y Control



Levantamiento Topográfico

www.quito.gob.ec

Adicionalmente, se siguen haciendo actividades en varios puntos, a lo largo de la ruta; aquí tenemos algunas fotografías para su conocimiento y que, por ejemplo, son actividades que permiten identificar el poligonal del trazado en los distintos puntos de la ruta e identificación de los pozos de bombeo, de ventilación, las salidas de escapes, levantamiento topográfico, en el sector de Quitumbe. Los replanteos que se están llevando a cabo y la nivelación de la plataforma, sobre la cual me referí en la lámina anterior.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, 15h52 (18 concejales)

Fiscalización

ACTIVIDADES

- Conformación de equipo de trabajo
- Seguimiento de actividades en Centro de Operaciones y Control
- Verificación de trabajos de topografía
- Coordinación de reuniones técnicas
- Revisión de especificaciones técnicas
- Asesoría técnica a EPMMQ

www.quito.gob.ec

Fiscalización, también está trabajando y está terminando de conformar todo el equipo de trabajo y haciendo toda la contratación de su equipo tanto nacional como extranjero. El seguimiento de las actividades en el Centro de Operaciones en Quitumbe, como pudimos observar, eso está permanentemente bajo las actividades de fiscalización. Toda la verificación de los trabajos de topografía, constantemente estamos en diálogo y coordinación en las reuniones técnicas. La revisión de las especificaciones técnicas, donde están muy al tanto con las propuestas de optimizaciones, sobre las cuales fiscalización da su punto de vista y, obviamente, la asesoría técnica que recibimos Metro de Quito, por parte de la fiscalización.

GRSA – Gestión Ambiental

- En el Centro de Operaciones y Control, se han implementando medidas ambientales: Puntos Limpios, Manejo de Desechos Sólidos, Control de Polvo.
- **FISCALIZACIÓN:** reporta informes diarios y realiza inspecciones constantes de Verificación del Cumplimiento del Plan de Prevención y Mitigación de Impactos Ambientales en Talleres y Cocheras.
- **AUDITORÍA AMBIENTAL Y SOCIAL EXTERNA:** inicio la supervisión ambiental en base a las exigencias de multilaterales de financiamiento; ha realizado 4 inspecciones y realizó el monitoreo ambiental (aire, ruido, suelo, vibraciones) en Centro de Operaciones y Control, como línea base antes del inicio de obras.
- Se han realizado 9 sondeos exploratorios para determinar la contaminación subterránea en el trazado de la PLMQ.
- GRSA-EPMMQ, exige que Fiscalización verifique cumplimiento de medidas ambientales por parte del Consorcio.
- Levantamiento de Fichas Línea Base Ambiental, Seguridad Industrial, Salud Ocupacional, Social, Patrimonio y Arqueología en las áreas de implantación de las estaciones que serán construidas según planificación 2016 de la PLMQ.

www.quito.gob.ec

En términos de la Gestión Ambiental, lo que se hace en Quitumbe es la implementación de una serie de medidas ambientales, que son: la verificación de puntos limpios; el manejo de desechos sólidos; y, el control del polvo.

Por el lado de fiscalización nos reporta diariamente todos los trabajos y las inspecciones que se efectúan en la verificación del cumplimiento ambiental. Por parte de la auditoría ambiental y social externa, se inició la supervisión ambiental en base a las exigencias de los multilaterales que ha sido un aspecto clave para la obtención de la “No objeción” que dio lugar para que se pueda hacer la adjudicación y la carta de aceptación. Se ha realizado y se realiza todo el monitoreo ambiental; también se han efectuado nuevos sondeos exploratorios para determinar la contaminación subterránea en el trazado de la primera línea.


Con el GRSA, se exige la fiscalización en la parte de la gestión ambiental y que se verifique el cumplimiento de las medidas, que es parte del consorcio. Hay un levantamiento de fichas que ha sido constante y que seguirá a lo largo de

toda la construcción de la obra, esto es parte de lo que se está haciendo en Gestión Ambiental.

GRSA - Seguridad industrial y Salud ocupacional

- Se cuenta con el Reglamento de Seguridad, Salud y Medio Ambiente del Trabajo aprobado por el Ministerio de Trabajo.
- Se cuenta con 8 procedimientos básicos referentes a la seguridad industrial y salud ocupacional.
- Se han realizado 10 inspecciones al frente de obra para verificar el cumplimiento con normativa de trabajo vigente en el país.
- Se verifica el seguimiento de la vigilancia a la salud de los trabajadores en los frentes de obra.
- Se da seguimiento a la implementación de los planes de capacitación e inducción específicos para cada actividad constructiva.
- Se verificó el correcto estado de equipos y maquinarias contratados.
- Se inicia y se da seguimiento a libro de obra.
- Se receipta informes diarios del **INGENIERO (FISCALIZACIÓN)**, el mismo que cuenta con información de seguridad industrial y salud ocupacional, estos informes servirán a la EPMMQ para realizar el registro adecuado e informar al Ministerio de Trabajo e IESS.

www.quito.gob.ec



En lo que se refiere a Seguridad Industrial y Salud Ocupacional, ya se cuenta con el reglamento de seguridad, salud y medio ambiente aprobado por el Ministerio de Trabajo. Se cuenta con ocho procedimientos básicos referentes a la seguridad industrial y salud ocupacional. Se han realizado diez inspecciones al frente de obra para verificar el cumplimiento con la normativa de trabajo vigente en el país.

Se ha verificado el seguimiento de la vigilancia a la salud de los trabajadores en los frentes de obra, sobre todo en el tema de Quitumbe. Se da seguimiento a la implementación de los planes de capacitación e inducción específicos para cada actividad constructiva. Se verificó el correcto estado de los equipos y maquinarias contratados. Se inicia y se da seguimiento al libro de obra.


Se receiptan los informes diarios del ingeniero, en este caso es la fiscalización; acordémonos que el contrato FIDIC, identifica al ingeniero como al

fiscalización; el mismo que cuenta con la información de seguridad industrial y salud ocupacional, todos estos informes servirán para que la Empresa Metro de Quito pueda realizar todo el registro adecuado y normativo que se nos exige para informar al IESS y al Ministerio de Trabajo.

GRSA - Arqueología

- Se han realizado estudios arqueológicos en los sitios del Centro de Operaciones y Control y la Estación El Ejido.
- Se ha obtenido el **Visto Bueno** del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura del rescate en sitios especiales del Centro de Operaciones y Control y la Estación El Ejido.
- Se ha obtenido **Visto bueno** de prospección Arqueológica del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura para la Plaza de San Francisco.
- Se cuenta con el Plan de Monitoreo Arqueológico Permanente.

www.quito.gob.ec



En términos de arqueología, deseo resaltar que se han realizado los estudios arqueológicos en Quitumbe y en la estación El Ejido, donde había presunciones de posibles hallazgos arqueológicos. Se ha obtenido también el visto Bueno del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura del rescate en sitios, nuevamente en Quitumbe y El Ejido. Se ha obtenido también el visto bueno de prospección arqueológica por parte del Instituto Nacional de Patrimonio y Cultura para la Plaza de San Francisco; y, se cuenta con el Plan de Monitoreo Arqueológico Permanente.

GRSA - Fase 1 Socialización: Previa al Inicio de las obras

Diciembre 2015 a febrero 2016

OBJETIVO:

Difusión de las características del previo al inicio de obras:

- ¿Por qué se construye el Metro?
- ¿Dónde se construye el Metro?
- ¿Cómo se construye el Metro?
- ¿Cuál es el impacto de la construcción del Metro?

ALCANCE:

Área de influencia directa del Centro de Operaciones y Control y las 6 estaciones que se iniciarán en 2016: Quitumbe, M. Valverde, Solanda, El Calzado, San Francisco, Ñaquito y Jipijapa.

- **Publico objetivo 1:** Población que se encuentra a una cuadra a la redonda del sitio de obra (100 m a la redonda)
- **Publico objetivo 2:** Población en barrios alrededor del sitio de obra

www.quito.gob.ec

En términos de la socialización, existe una primera fase de socialización que se ha iniciado, pero básicamente para responder a tres grandes preguntas que se hacen los moradores de los distintos barrios por donde pasan o están las estaciones del Metro. Las preguntas fundamentales son las siguientes:

- ¿Por qué se construye el Metro? Obviamente, desde su perspectiva de ese lugar geográfico.
- ¿Dónde se construye el Metro?
- ¿Por qué se construye y cuál es el impacto de esa construcción? Desde mi visión como vecino de un determinado barrio.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal MSC. Patricio Ubidia, 15h56 (19 concejales)

Esta socialización que es previa al inicio de obras ha tenido un alcance y se iniciaron entre diciembre de 2015 y concluirán este mes, ha sido para cubrir Quitumbe, Morán Valverde, Solanda, El Calzado, Plaza de San Francisco, Ñaquito y Jipijapa.

El público objetivo No. 1: Es básicamente la población que se encuentra a una cuadra, esto es a 100 metros en un radio alrededor de la estación. Y el público objetivo No. 2: Son barrios que están alrededor del sitio de obra. Con ese enfoque es esta fase I de socialización.


GRSA - Fase 1 Socialización: Previa al Inicio de las obras

Diciembre 2015 a febrero 2016


RESULTADOS:

- **Público objetivo 1:**
 - 813 viviendas informadas.
 - 460 negocios informados.

- **Público objetivo 2:**
 - 25 asambleas barriales involucrando a 12 barrios con sus respectivos dirigentes.
 - Se cubrió el 100% de líderes barriales ubicados alrededor de cada zona de intervención
 - Se contó con más de 1300 asistentes.



Socialización Puerta a Puerta



Asambleas Barriales

www.quito.gob.ec

Aquí vemos alguno de los resultados de la socialización que se inició en diciembre y que concluirá en este mes. En los resultados del público objetivo No. 1, se han efectuado 813 viviendas que han sido informadas y 460 negocios que también han sido informados. En el segundo grupo, el público objetivo No. 2, se han realizado 25 asambleas barriales involucrando a doce barrios con sus respectivos dirigentes; se cubrió el 100% de los líderes barriales ubicados alrededor de cada zona de intervención; y, se contó también con más de 1.300 asistentes. Observamos, un par de gráficas de los promotores recorriendo, en este caso creo que es la parte norte de Quito, más o menos por la Estación de la Jipijapa y esta otra fotografía es de una asamblea barrial.

Estación Jipijapa

HITOS PRINCIPALES:	
COMIENZOS DE TRABAJOS	(02/03/2016)
OCUPACIÓN PARQUE ISLA TORTUGA	(02/03/2016)
DESMONTE PASARELA	(03/03/2016) - (18/03/2016)
CORTE DE CICLOVÍA	(03/03/2016) - (FINALIZACIÓN DE OBRA)
REUBICACIÓN DE SERVICIOS AFECTADOS AV. AMAZONAS	(03/03/2016) - (27/04/2016)
OBRAS DESVÍO TRÁFICO	(17/03/2016) - (02/05/2015)
CORTE AV. AMAZONAS	(02/05/2016)
REAPERTURA AV. AMAZONAS	(15/10/2016)

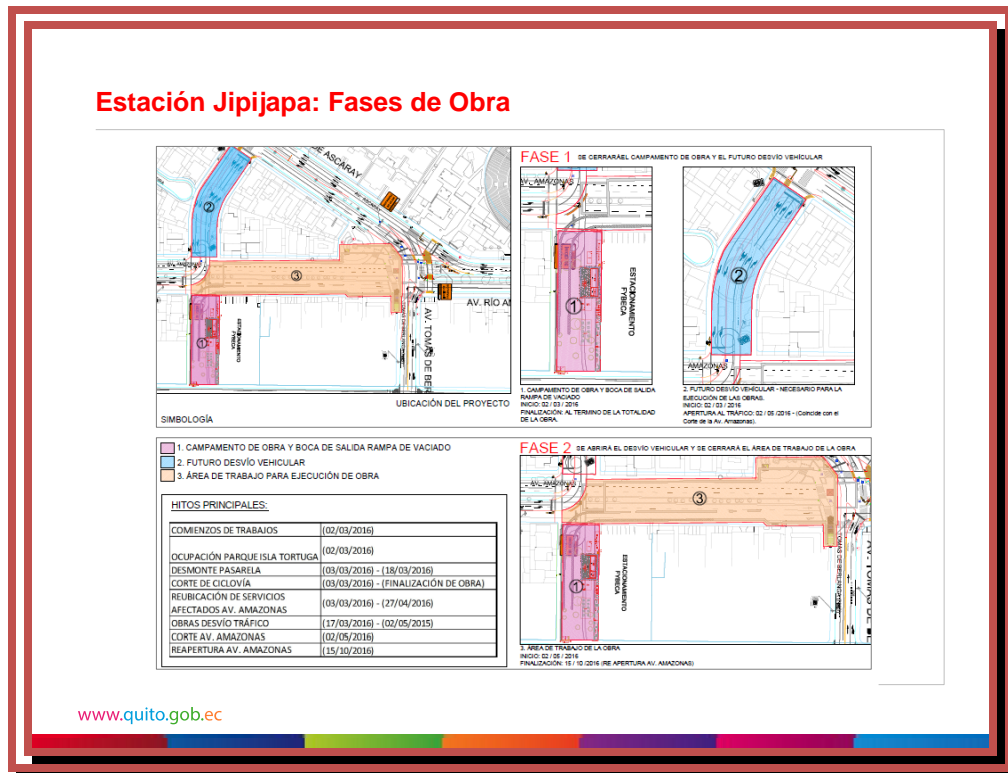
www.quito.gob.ec

En términos de las próximas actividades que se van a realizar, esto quisiera resaltar en términos de la Estación Jipijapa, los comienzos de los trabajos serán el 2 de marzo próximo. La siguiente actividad importante es la ocupación del Parque Isla Tortuga, que se realizará también en esa fecha, el 2 de marzo; hay que desmontar la pasarela que cruza la avenida Amazonas, esto se realizará entre el 3 y el 18 de marzo. Hay un corte de la ciclovía que está en la avenida Amazonas que también se realizará entre el 3 de marzo e irá hasta la finalización de la obra.

La reubicación de servicios afectados, que hablábamos en una lámina anterior, que es un tema de especial énfasis sobre todo desde un punto de vista interinstitucional, dentro del grupo de trabajo permanente que tenemos, que también se realizará entre el 3 de marzo y el 27 de abril. Esta es la reubicación de los servicios afectados de la avenida Amazonas.

La siguiente actividad importante son las obras de desvío de tráfico que serán entre el 17 de marzo y el 2 de mayo; el corte de la avenida Amazonas que implicará una serie de desvíos debidamente analizados y estudiados en

conjunto con la AMT, que se iniciarán el 2 de mayo; y, la reapertura de toda la calzada en las dos vías, norte – sur; sur – norte de la avenida Amazonas, que estará hasta máximo antes del 15 de octubre de este año. Eso en cuanto a la Estación Jipijapa.



Tenemos los últimos planos que se han realizado específicamente sobre las distintas fases de obra en la Jipijapa, como vemos la intervención será más o menos donde está este momento el puente sobre el Parque Isla Tortuga. Se utilizarán las dos calzadas para luego realizar los desvíos de tráfico que están previstos y en una optimización de esta estación que, ha permitido cambiar el ángulo de ataque colocarla sobre la calzada de la avenida Amazonas y por tanto ganar, por un lado, una mejora sustancial que afecte a la ciudadanía y el segundo gran objetivo lograr una mejora y una optimización en términos de la volumetría de toda la estación, eso implicará estar dentro de los presupuestos que nos hemos fijado.

Próximos Frentes de Obra (marzo-abril)

- Fondo de saco (El Labrador)
- Estación Iñaquito: cruce peatonal
- Estación Morán Valverde
- Estación Solanda
- Estación El Calzado
- Estación San Francisco
- Continuación de Talleres y Cochera

www.quito.gob.ec

En esta lámina están todos los frentes de obra, durante los meses de marzo y abril. Básicamente, estamos hablando del fondo de saco que está localizado al lado de la Estación del Labrador, la Estación de Iñaquito sobre la cual se realizará un cruce peatonal, en vista de que podemos hacer algunos trabajos e intervenciones que tengan como objetivo una menor afectación a los ciudadanos.

La Estación Morán Valverde, tal como se describió en la lámina anterior de reubicación y optimización. La Estación de Solanda que también se trabajará sobre todo en la cancha donde se realiza la liga interbarrial. La Estación El Calzado, nuevamente como hemos visto estamos haciendo todas las prospecciones para poder dar soluciones de ingeniería a los aspectos de la presión artesiana, por efecto del alto nivel de freático que existe en esa zona.

La Estación de San Francisco y la continuación en Quitumbe de la preparación para los talleres y cochera.

Señor Alcalde, señoras y señores concejales, hasta aquí es lo relacionado con el primer punto del informe requerido.

El siguiente aspecto tiene que ver con los temas de protocolización del contrato. Deseo hacer una lectura ya que este es un tema de especial énfasis que deseo hacer sobre las condiciones especiales del contrato FIDIC, que son las que rigen este proyecto. Procede a dar lectura de la gráfica siguiente:

Protocolización del Contrato

Condiciones Especiales del Contrato FIDIC.-

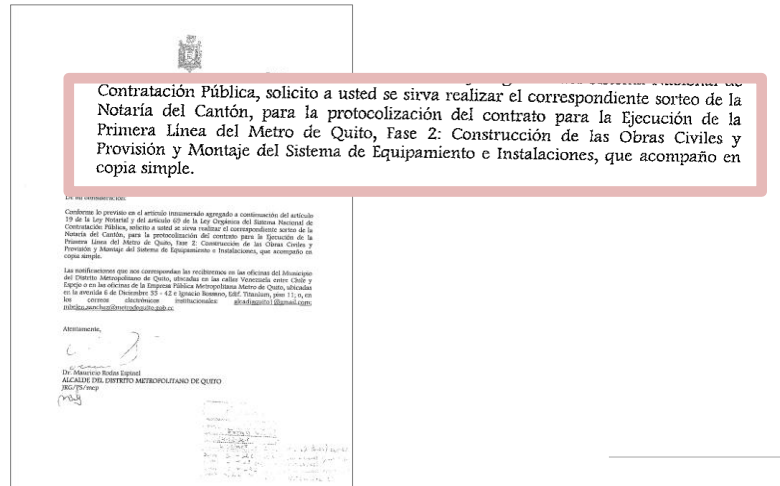
Subcláusula 1.6 Convenio: Los costos de los sellos fiscales y cargos similares (si los hubiere) que exija la ley para celebrar el Convenio correrán por cuenta del Contratista" (La negrilla me pertenece)

El artículo 69 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública – LOSNCP-, indica: *"Suscripción de Contratos.- (...) Los contratos cuya cuantía sea igual o superior a la base prevista para la licitación se protocolizarán ante Notario Público. Los gastos derivados del otorgamiento del contrato son de cuenta del contratista".*

Manifiesto que sobre lo que establece el artículo 69 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, existe una armonización entre el contrato FIDIC y lo que establece nuestra normativa.

Protocolización del Contrato

2 diciembre 2015 – El Alcalde del MDMQ solicitó al Consejo de la Judicatura realizar el Sorteo de la Notaría del Cantón para la Protocolización del Contrato para la Ejecución de la PLMQ Fase II.



Planteado esto como un antecedente, quisiera recordar a las señoras y señores concejales que el 2 de diciembre de 2015, el Alcalde del Distrito Metropolitano solicitó al Consejo de la Judicatura realizar el sorteo de la Notaría del Cantón, para la protocolización del contrato para la ejecución de la Fase 2. En la lámina que está expuesta consta resaltado lo que se solicitó, justamente, la protocolización, la realización del sorteo tal como lo establece el Consejo de la Judicatura.

Protocolización del Contrato

10 diciembre 2015 – La Notaria 36 del Cantón Quito comunica al MDMQ que mediante Acta de Sorteo Público Nº 871-P-2015 la Notaría a su cargo a sido asignada para protocolizar el contrato de construcción de la PLMQ y solicita se remita los documentos pertinentes.

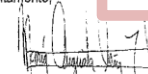
gar fe pública.

vecho la oportuna.

na.

ntamente,

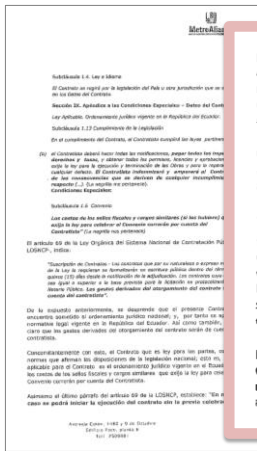
usted, disponga a quien corresponda, remita los documentos que conforman el referido Contrato para proceder a la protocolización respectiva, con la urgencia que el caso amerita, en estricto cumplimiento de mi obligación notarial de otorgar fe pública.


María Augusta Peña Vásquez, Msc.
NOTARIA TRIGÉSIMA SEXTA DEL CANTÓN QUITO

El 10 de diciembre del mismo año, la Notaria Trigésima Sexta del Cantón Quito, le comunica al Municipio que mediante Acta de Sorteo Público No. 871-P-2015, la Notaría a su cargo había sido designada, luego del sorteo, para la protocolización del contrato de construcción y solicita que se remita la documentación pertinente. Resalto en esta lámina lo que envía la Dra. María Augusta Peña Vásquez, Notaria Trigésima Sexta del Cantón Quito.

Protocolización del Contrato

3 febrero 2016 – El Procurador Común Alterno del Consorcio MetroAlianza (FISCALIZACIÓN), da contestación al oficio antes referido, en el que hace un análisis jurídico y concluye que tanto en la ley como en el convenio se establece que el costo por la formalización del contrato deberá recaer en el CONTRATISTA y bajo ningún concepto dicho costo lo deberá asumir el Contratante.



De lo expuesto anteriormente, se desprende que el presente Contrato se encuentra sometido al ordenamiento jurídico nacional; y, por tanto se aplica la normativa legal vigente en la República del Ecuador. Así como también, queda claro que los gastos derivados del otorgamiento del contrato serán de cuenta del contratista.

Concomitantemente con esto, el Contrato que es ley para las partes, contiene normas que afirman las disposiciones de la legislación nacional; esto es, la ley aplicable para el Contrato es el ordenamiento jurídico vigente en el Ecuador; y, los costos de los sellos fiscales y cargos similares que exija la ley para celebrar el Convenio correrán por cuenta del Contratista.

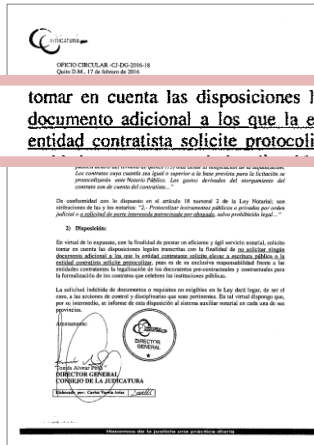
De las normas citadas se desprende que tanto en la ley como en el convenio se establece que el costo y riesgo por la formalización del contrato deberá recaer en el Contratista y bajo ningún concepto dicho costo lo deberá asumir el Contratante. Pese a lo descrito, la Fiscalización no puede pronunciarse sobre el procedimiento a seguir para la formalización del contrato, pues al tratarse de norma imperativa, ésta sale de la naturaleza de sus funciones.

No obstante a lo expuesto, esta Fiscalización recomienda a las partes implicadas, Consorcio Constructor y Entidad Contratante, que mantengan las oportunas reuniones y suscriban un Acta de Acuerdos para establecer qué documentos son absolutamente imprescindibles en la Protocolización del Convenio, pudiéndose

El 3 de febrero, el Procurador Común Alterno del Consorcio MetroAlianza (Fiscalización) da contestación al oficio antes referido, en el que hace un análisis jurídico y concluye que tanto en la ley como en el convenio se establece que el costo por la formalización del contrato deberá recaer en el contratista; tal como hemos observado en las láminas anteriores y que lo establece por un lado el FIDIC y nuestra normativa; y bajo ningún concepto dicho costo lo deberá asumir el contratante.

Protocolización del Contrato

17 febrero 2016 – El Consejo de la Judicatura dispone: “(...) con la finalidad de prestar un eficiente y ágil servicio notarial, solicito tomar en cuenta las disposiciones legales transcritas con la finalidad de no solicitar ningún documento adicional a los que la Entidad Contratante solicite elevar a escritura pública o la Entidad Contratista solicite protocolizar (...)”



El 17 de febrero, el Consejo de la Judicatura dispone: “(...) con la finalidad de prestar un eficiente y ágil servicio notarial, solicito tomar en cuenta las disposiciones legales transcritas con la finalidad de no solicitar ningún documento adicional a los que la Entidad Contratante solicite elevar a escritura pública o la Entidad Contratista solicite protocolizar (...)” .

SEÑOR ALCALDE: Este es un oficio circular del Consejo de la Judicatura a los notarios, creo que es importante señalar eso, estaba dirigido a los Notarios.

Protocolización del Contrato

22 febrero 2016 – El Procurador Metropolitano del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por tercera vez, solicitó a la Notaría Trigésima Sexta del Cantón Quito la protocolización del contrato.

ME TROPOLIT
e dignará encontrar original del Convenio suscrito el día 26 de novi
os fojas útiles; y, en 9 fojas útiles, pólizas de seguro de cumplin

Por lo cual pido, se dignen protocolizar los documentos referidos de conformidad con la normativa vigente.

nte,
Procurador
PROCURADOR METROPOLITANO
CANTÓN QUITO



ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: El 22 de febrero, el Procurador Metropolitano del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por tercera vez, remitió a la Notaría Trigésima Sexta del Cantón Quito los documentos que conforman el contrato de ejecución de la Primera Línea para que se ejecute la respectiva protocolización.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 16h10 (19 concejales)

Protocolización del Contrato

23 febrero 2016 – Notaria Trigésima Sexta del Cantón Quito eleva dos consultas al Consejo de la Judicatura a fin de que le aclaren el Oficio Circular CJ-DG-2016-18 de 17 de febrero 2016, mencionado en la diapositiva anterior.

Quito, 23 de febrero de 2016.
OFICIO No. N93C2-MAPV-006-2016.

Señor doctor
Tomás Alvarado Peña,
DIRECTOR GENERAL DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA
En su despacho.

De mi consideración:

Por medio del asesso
Acta de Señado de C
diciembre de 2015, el
M. Director Provincial
del Cantón Quito, Sr.
"Control de EJECUC
FASE 2: CONSTRU
MONTAJE DEL SIST)

Con oficio OF-AMAPV
del 2016, No. 39CG-M
MAPV-005-2016, de
calidad de Notaria T
Asesado del Distrito A
remita los documentos
Primera Línea del Mar
Provisión y Montajes de
28 de noviembre del 2
y el Consorcio Línea 1
a la protocolización in
viente.

En respuesta a los of.
22 de febrero del 2016
resido por la Notaria
del mencionado Contr

- 1.1. Condiciones G.
- 1.2. Condiciones Especiales Parte A
- 1.3. Condiciones Especiales Parte B
- 1.4. Compendio de Emendas
- 1.5. Escritura Constitución Consorcio, y Otorgamiento de Poder
- 1.6. Acta de Entendimiento
- 1.6.1. Anexo 1 (Líado de Precio Unitarios)
- 1.6.2. Anexo 2 (Análisis de Gastos Integrado de Recaudos)
- 1.6.3. Anexo 3 (Subestaciones eléctricas)
- 1.6.4. Anexo 4 (Ficha Descripcón Juramentada)
- 1.6.5. Anexo 5 (Oficio)
- 1.6.6. Anexo 6 (Condiciones Generales y Condiciones Especiales del Contrato)

1. En conocimiento de que el contrato público mencionado NO contiene una estipulación expresa de los documentos que deben protocolizarse, ¿Debo solicitar remitan todos los documentos enumerados en el Convenio que constituyen el contrato para proceder a la protocolización?; o,
2. ¿De conformidad al OFICIO CIRCULAR-CJ-DG-2016-18, de 17 de febrero del 2016 debo protocolizar los documentos que la Entidad Contratante me remitió mediante oficio No. 060, de 22 de febrero del 2016?

El 23 de febrero, la Notaria Trigésima Sexta del Cantón Quito eleva dos consultas al Consejo de la Judicatura, a fin de que le aclaren el Oficio Circular CJ-DG-2016-18 de 17 de febrero 2016, mencionado en la diapositiva anterior. Pero, lo que es importante resaltar es que estos son aspectos que tienen relación con la Notaría Trigésima Sexta y el Consorcio, no es un tema que sea de estricta competencia del Municipio de Quito, por lo tanto este tema debe ser resuelto entre esas partes.

Señor Alcalde, señoras y señores concejales, ésta es mi presentación.

SEÑOR ALCALDE: Hemos querido ahondar en este tema y por eso hemos ido bastante más allá de lo que se había solicitado, porque nos parece importante el mantener informado al Concejo Metropolitano de Quito sobre todos los avances del proyecto Metro y quiero decirles que, además, esto será una práctica común, creo que es saludable que todos conozcamos este tipo de detalles, como se lo ha hecho en esta presentación extensa pero que ha valido la pena que se la haga de esa manera.

Yo quisiera también señalar que hemos establecido una mecánica de trabajo con el consorcio, por lo cual soy yo directamente quien mantengo reuniones todas las semanas con representantes de la Empresa Metro de Quito; representantes del Consorcio Constructor; con representantes de la Empresa Gerenciadora del Proyecto GMQ; y, con representantes de la fiscalizadora; todas las semanas mantenemos reuniones para evaluar los avances del proyecto, analizar su situación y también para solucionar cualquier problema o dificultad que se pueda presentar, de tal manera de garantizar el avance expedito y adecuado de este proyecto. Es un mecanismo que está dando buenos resultados, porque nos ha permitido de forma inmediata ir resolviendo temas.

Más adelante, tenemos la presentación sobre lo relacionado a la contratación de personal, pero vamos a dar paso a las preguntas para el señor Anderson, antes de pasar a la siguiente presentación. Concejal Garnica.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Gracias Alcalde, buenas tardes compañeras y compañeros concejales. Primero, me parece muy importante que, siendo éste el máximo órgano del Gobierno del Municipio, conozcamos esta información y así evitar cualquier tipo de confusión o elucubración que, a veces, es recogida en los medios de prensa y que, muchas veces, de la misma manera no entendemos por cuanto no hay ese exceso.

En segundo lugar, quisiera referirme a algunos temas de lo que se ha planteado. De lo que entiendo es que tenemos como plazo hasta el 27 de abril para suscribir el Acta de Inicio de Obra, eso implicaría que concomitantemente con los plazos en octubre de 2019 se estaría entregando la obra a la ciudad y a todos los ecuatorianos. Es importante resaltar que la optimización que se ha expuesto en esta sesión, también arrojaría reducción en ¿costos? Esa es una pregunta importante o ¿cuál es el fin de la optimización? No es sólo para atenuar el impacto como se informa a la ciudadanía sino ¿va a existir algún tipo de reducción de costos? Porque algún momento se nos dijo que ese era el objetivo de la optimización y si es que es así ¿en cuánto están previstos los costos de una reducción, a través de la optimización?

De la misma manera, dentro de la optimización está prevista la no ejecución de la Estación La Pradera, eso quisiera que nos expliquen si han tomado alguna decisión dentro de la optimización. Otro tema importante, se habla de la incorporación de una tercera tuneladora, me parece algo muy importante, eso implica que habrá una reducción ¿en el plazo de entrega de la obra? O ¿cuál es el sentido? ¿O se mantiene el mismo plazo? Es muy importante conocer, sí con la tercera tuneladora se va a reducir de los 36 meses de obra civil, ostensiblemente ¿a qué plazo? Eso sería lo importante.

En lo que tiene que ver con la protocolización del contrato, la verdad es que en las conclusiones no se dijo si ya se protocolizó o no, eso quedó en el aire, no sabemos si está o no realizada esta solemnidad sustancial establecida en los artículos 68 y 69 de la Ley Orgánica de Contratación Pública, o está en camino. Aquí cabe una pregunta, primero ¿quién realizó el contrato FIDIC? Sí es uno de los productos de la Empresa Metro Madrid o es hecho por la Empresa Metro Quito, necesito conocer ¿quién realizó el contrato FIDIC? Porque ahí veo que es el meollo del asunto ¿sobre quién tiene que asumir los costos de la protocolización? Además de lo que está establecido en la legislación.

Dentro de aquello, si es que corresponde al contratista, tal como está establecido, hay la prevención por parte de la empresa o de parte de la administración municipal para ese rubro, y ¿cuál es el monto? Porque no se ha hablado de montos, se habla a quien corresponde, si es a la contratista de acuerdo a las cláusulas que se han manifestado, es necesario conocer ¿quién mismo tiene que asumir y en qué monto se estaría hablando de la protocolización? Ya que aquí se habla de documentos, el 17 de febrero en el oficio que se ha presentado señalan de documentos; el 22 de febrero hablan de la protocolización de documentos; hay una resolución del Consejo de la Judicatura sobre los documentos, pero la ley es absolutamente clara; la ley no es general en el sentido abstracto sino habla del contrato y el contrato es uno solo; y, ese es el que debe protocolizarse de conformidad a la ley, entonces ese contrato a ¿cuánto asciende el valor? ¿Cuál sería la brecha financiera de ese monto que está previsto sea por el contratista o lo que sea, para la protocolización? Entonces, esas son las preguntas por el momento, Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Gracias. Concejál Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: En primer lugar quiero destacar que el tema de la optimización es muy importante, sin duda, que de hecho fue planteado insistentemente por varios de los concejales, particularmente de País, porque es una estrategia fundamental de este proyecto. Ya hace más de dos años, existía un cálculo de la gerencia técnica del proyecto que estimaba en una apreciación inicial que eso podría significar una reducción de costos de 120 millones, cifra suficientemente importante como para darle la atención necesaria y que esto se haga.

De tal manera, que quiero dejar sentado en primer lugar que no cuestiono ni critico ese esfuerzo de optimización que tiene que perfeccionarse y ejecutarse; yo pienso que, tal vez, hay que acelerar las cosas en el sentido de que, si ya hace más de dos años se tenía esta visión, hemos tenido tiempo suficiente como para tener una propuesta más consistente respecto a este tema, pero que evidentemente es importante y, eventualmente, justifica que el plazo del Acta de Inicio no se haya firmado, hasta tener eso, evidentemente, justifica en el sentido de que de todas maneras siempre habrá la optimización en obra y por lo tanto hay que ver hasta donde llegamos en este primer paso para que justifique esta demora en la firma del Acta de Inicio.

En segundo lugar, quiero destacar que el Acta de Inicio no está firmada y eso es importante aunque se diga que se inician las obras, ya eso es un estilo comunicacional suyo Alcalde, eso es ya un tema suyo personal de estilo comunicacional, pero a mí me parece que genera un equívoco ante los ciudadanos, respecto al cual pienso que hay que ser absolutamente claro; sólo cuando se firma el Acta de Inicio empiezan a correr los plazos ¿es así o no es así, Alcalde? Es así, entonces decir que se han iniciado las obras es generar una expectativa de que a partir del 19 de enero, empieza a correr los plazos y, por lo tanto, el 19 de enero de 2019 tendría que estar terminada la obra, pero el consorcio dirá: no, ese no es mi plazo, mi plazo es cuando se firme el Acta de Inicio, que será entre el 24 de febrero que estamos ahora y el 27 de abril, que es el tiempo que todavía queda para firmar el Acta de Inicio. Opino que eso es bien importante e insisto ese es un estilo comunicacional, pero así como usted tiene un estilo comunicacional, yo también creo que el Concejo y nosotros tenemos que decir las cosas como son, porque lo otro es generar una expectativa equívoca que no le hace bien al proyecto, y ese es mi punto de vista

particular y que creo de todo el Bloque, hay que defender el proyecto a ultranza más allá de los equívocos que, a veces, hay gente interesada en provocar equívocos frente a este proyecto y yo pienso que es bueno que las cosas se manejen de una manera bastante clara y directa, a fin de que no existan equívocos que después generen sombras y dudas sobre este proyecto.

Sobre esa base, me parece que la justificación de la no firma del Acta de Inicio ha sido aclarada ahora y la explicación y justificación, desde mi punto de vista, resulta razonable, aunque creo que se pudo haber adelantado alguno de estos temas de optimización, puesto que el tema tiene larga data y ha existido tiempo suficiente para hacerlo, pero en todo caso le doy la suficiente importancia como para que eso sea necesario consolidar como un aspecto importante del desarrollo del proyecto, la optimización es un punto clave del desarrollo de este proyecto.

Yo quiero aclarar un punto que de pasada se dijo y que ha sido motivo de comentarios, respecto a alguno de los estudios que, aparentemente, se han realizado en este tiempo, lo que no es exacto son estudios antiguos; la aprobación del tema patrimonial, que es lo que más me acuerdo, tiene ya bastante tiempo y fue aprobado por la UNESCO y en una reunión del Comité Mundial de Patrimonio, ya hace bastante tiempo; fue motivo de un comentario de algún periodista que no es, precisamente, muy amigo de Alianza País pero que fue bastante duro en el comentario, respecto a precisar que ya esto fue hecho bastante tiempo atrás y así también los estudios ambientales y algunas otras cosas. Entonces, hay que ser precisos porque no hay que desconocer las cosas que se han hecho, por ninguna razón.

Yo quiero hacer dos preguntas, entiendo que uno de los temas para firmar el Acta de Inicio, no sé si es exacta la palabra y me disculpan si no es exacta, la liberación de los sitios donde se tiene que intervenir, por ejemplo, la Plaza de San Francisco tenía que ser desalojada, los procesos se dieron desde hace mucho tiempo, yo quiero saber exactamente ¿en qué punto estamos? ¿Cuántos puntos hay que intervenir? Creo que esto no es ningún secreto, no es ningún misterio, pienso que hacer público eso no es generar alarma, problemas o preocupaciones, porque eso ya se conoce desde hace bastante tiempo. Más bien observaría que en los ajustes puede haber una reducción de algunos

puntos a intervenir, entonces me parece que hay que saber exactamente ¿cuáles son? Y ¿en qué punto estamos? Porque sobre eso también tengo una observación, Alcalde; una sugerencia, una recomendación, hay que ponerle un poco de celeridad; un proceso expropiatorio, digamos hasta tener la resolución del Juez puede demorar tres, cuatro o cinco meses, ya con la resolución del Juez se puede intervenir. En algunos casos, como la casa de San Francisco, puede existir una negociación un poco más compleja con los ciudadanos que ocupan esos locales, pero en principio y legalmente se puede intervenir y esos sitios están identificados desde hace rato y los procesos expropiatorios se iniciaron desde hace tiempo y, me parece, que sobre eso también ha existido algún problema de celeridad, quiero señalar esto y quiero conocer con exactitud ¿en qué punto estamos?

El otro tema que quiero conocer, más que el cronograma de algunas obras inmediatas, entiendo que cumplidos algunos de los requisitos que se establecen en el contrato, el consorcio tiene que presentar un cronograma detallado de obras y eso no es lo que se ha presentado ahora. Es decir, ahora ha existido una especie de indicios de los tiempos que podríamos esperar, ¿el consorcio no ha presentado todavía ese cronograma? Es mi pregunta y sí ya lo ha presentado conozcámoslo, puede ser que no lo haya presentado porque a lo mejor está esperando que se resuelvan alguno de estos temas para poder presentar ese cronograma de obras, pero sí no lo ha presentado para ¿cuándo se espera que se presente? Y solicito por anticipado y en público, Alcalde, un pedido que le hice hace algún tiempo; que se nos entregue la copia del contrato y pediría que se nos haga llegar el cronograma de obras.

Más allá de estas acciones preliminares que se han hecho, a las que no tengo que observar, solamente diferenciar entre lo que son estas obras preliminares frente al acta oficial de inicio de obras, que es bien importante que quede claro; más allá de eso el cronograma de trabajo es sustantivo para que todos los ciudadanos y, particularmente, el Concejo esté atento respecto a las tareas de seguimiento y de fiscalización de este proyecto.

SEÑOR ALCALDE: Concejál Páez.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo quiero iniciar con algo que lo digo cada vez que existe un informe de un funcionario, en el sentido de que, por favor, nos entreguen copia de la presentación que está haciendo, más aún cuando en la presentación están reproducidos documentos y creo que lo razonable es que se nos entregue copias de esos documentos para poder seguirlos; esto lo digo todas las veces y lamentablemente no se cumple, lo que dificulta el seguimiento que como concejales podemos hacer de manera más eficiente, porque hay un conjunto de oficios que reproduce parcialmente en la exposición a los cuales no tenemos acceso y no podemos verificar el contexto en el que están resaltadas las partes que, en la lógica de la exposición, le conviene al expositor pero a mí me parece que lo correcto, conveniente y razonable es que tengamos eso, todas las veces lo digo, Alcalde. Yo creo que la Secretaría General debería hacer un esfuerzo, de al menos cinco minutos antes, para fotocopiar la presentación y entregarnos para poder tomar mejor nota de lo que vamos hacer; nos ahorra papel también eso, esto es lo uno Alcalde.

Lo otro es, yo quiero suscribir todo lo que dice el concejal Jorge Albán, yo no voy a reiterar aquello, pero si quiero insistir en eso, es decir si el anuncio de obras y arranque de obras es el 19 de enero de 2016, en mis cuentas el 19 de julio de 2019 debería estar funcionando el Metro, de lo que ahora se ha dicho y de lo que explica Jorge, si es que eso es cierto ya no sería el 19 de julio de 2019, ya estamos tres meses más adelante; yo pienso que esto debe quedar establecido aquí en esta reunión, con absoluta claridad y constando en actas, es decir ¿cuándo empieza a correr el plazo contractual? Porque se reitera y se insiste que el 19 de enero fue el arranque de obras ¿no es cierto? y el contrato dice 36 meses de construcción; y, sí esa no es la fecha de arranque de obras, me parece que esto habría que precisar, ahí hay una información que genera, por lo menos, dudas e incertidumbres, y en un proyecto de esta naturaleza, en general en todos, pienso que eso es contraproducente, no está bien. En esto quiero ser enfático.

Insistiendo que todo lo que dice el concejal Albán, yo reitero; solamente un elemento adicional, la tercera tuneladora a mí sí me sorprende, porque es uno de los rubros que genera mayor incidencia en el costo de la obra. Si uno revisa los quince mil ítems, lo más significativo es la porción de túnel que se construye con tuneladora y el requisito eran dos y ahora aparece una tercera,

es decir, sobre el rubro más caro de la obra aparece un 50% adicional de oferta del constructor, o le damos una placa en agradecimiento por ese desprendimiento con la ciudad, cosa que yo francamente dudo; o es que efectivamente como ha sido señalado en la estimación de costos hay un valor que estaba exagerado respecto a las posibilidades que, efectivamente, existían.

A mí me parece que este tema debe ser claramente establecido porque si genera una enorme duda, ahora que puedan ingresar otra tuneladora cuando, evidentemente, es la parte de la construcción más cara. Yo entiendo que eso puede disminuir plazos, habrá que ver si la ruta crítica pasa por el túnel con tuneladora, de lo que yo recuerdo en el planteamiento original y previo la ruta crítica o el cuello de botella, para ponerlo en términos más gráficos, era el tramo que está bajo el Centro Histórico de Quito y que será construido a mano, porque los ritmos de avance de obras, las velocidades de avance de obras hacían que este tramo, aunque más corto pero con rendimientos menores, sea lo que efectivamente marque el costo, más que los tiempos y los plazos en el avance de la construcción.

Insistiendo en eso y solicitando que, aparte de la presentación, todos aquellos documentos que están referidos en la exposición, por favor, disponga señor Alcalde, se nos entregue una copia de todos esos oficios para verificar toda la integridad de lo que está ahí señalado. Muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Von Lippke.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Buenas tardes con todas y con todos. Yo sí tengo algunas inquietudes pero quiero iniciar primero por el tema que nosotros formamos la Comisión de Fiscalización junto con el concejal Sergio Garnica y con los colegios de profesionales que nos ayudaron y sacamos nosotros algunas recomendaciones para antes de la construcción del Metro, entre ellas eran las siguientes:

- Solicitar al señor Alcalde requiera al señor Contralor General del Estado el inicio de un examen especial sobre la legalidad o legitimidad del poder especial otorgado por el ex gerente de la EPMMOP al

ingeniero Edgar Jácome, Administrador de la Unidad de Negocios Quito;

- Solicitar al señor Alcalde requiera al Contralor General del Estado el inicio de un Examen Especial de los productos de la consultoría efectuados por el Metro Madrid para la determinación del presupuesto referencial de la construcción.
- Solicitar al señor Alcalde que requiera al señor Contralor General del Estado un Examen Especial para determinar la causa por la cual no se actualizó el presupuesto referencial, previo al inicio de la licitación internacional; y,
- Solicitar al Contralor General el inicio de un Examen Especial para analizar el perfil técnico de la comisión técnica encargada del análisis de las ofertas para la construcción de la Línea 1 del Metro de Quito, considerando la experiencia de cada uno de ellos.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 16h32 (18 concejales)

Nos hicieron llegar a nosotros el informe que había elaborado la Contraloría, en el que nos dice que: el examen especial de ingeniería a la verificación de cumplimiento de los procesos establecidos en la licitación para la construcción de la Fase 2 de la primera línea del Metro de Quito, licitación pública internacional en la construcción de la fiscalización de la ejecución de la Fase 2 de la primera línea del Metro; aquí nos da una respuesta a otra cosa más no a lo que nosotros pedimos en el tema de la Comisión de Fiscalización, esto yo quiero recalcar y que quede aquí en actas del Concejo, en qué nunca pedimos nosotros ese informe sino otra cosa, lo que les acabo de leer y Contraloría nos da este informe y creen que nos podemos quedar conformes nosotros, los concejales, algo que yo no participo.

Yo sí tengo algunas preguntas y quiero decir también que felicito la optimización del tema de la construcción del Metro, pero mi inquietud es ¿por qué no lo hicimos antes de la firma del contrato? ¿Por qué no buscamos esa optimización antes de esto? El tema que se cambie ahora y se modifiquen

ciertos sitios en donde dicen que están replanteando; que existe un suelo freático ¿por qué no lo analizamos esto antes? Esa es mi inquietud y ahora venimos con que nos vamos a innovar con la optimización de la construcción de la Fase 2, a mí sí me llama la atención, porque se hablaba de una optimización mucho antes ¿por qué la venimos hacer ahora? Y nos dicen que eso va a optimizar, yo quisiera saber si va a bajar o va a elevar el costo de la construcción del Metro, porque he tenido la oportunidad de estar muchos años cerca de la construcción y conozco este tema. A mi criterio, empieza el inicio de obra, cuando empezamos, como ahora, el desbanque de tierras, desde ahí empieza la obra y me llama la atención que digan que tenemos seis meses, me hace recordar a los malos alumnos del colegio cuando dicen: sólo me falta un punto y paso el año con catorce; porque vamos a esperar el límite de seis meses y no lo hacemos antes.

También con el tema del anticipo, yo tengo las inquietudes, dicen que el 21 de junio la póliza vence, pero estamos empezando las obras el 19; arrancan el 19 de enero, desde ahí empieza la construcción de la segunda fase porque, a la final, eso se paga; a la final eso tiene costo; a la final la ciudad tiene que pagar eso y yo no creo que el contratista nos venga hacer gratis el desbanque de tierra; no creo que venga hacer gratis lo que está haciendo; eso deberíamos nosotros firmar mucho más rápido el tema del acta.

Sale de la sala de sesione el concejal Dr. Mario Granda, 16h36 (17 concejales)

No tenemos en claro el inicio de la obra, exactamente cuándo será, y además yo si tengo mucha duda en el tema de las optimizaciones, también en el tema de la Empresa GMQ, nos dijo aquí que solamente da las consultorías y hace una gerencia técnica; yo creo que en eso también tiene que intervenir la Contraloría, no podemos dejar pasar de alto este tema.

Las mismas preocupaciones de los concejales Jorge Albán y Carlos Páez, que no las voy a repetir, pero yo recuerdo que el Gerente de GMQ, dijo que la ruta que tenía era la más óptima y la que convenía para la ciudad, sin embargo ahora veo las novedades que cambian las rutas, que dicen que no sabían que por ahí existía el tema de los recolectores cuando eso debía haber estado ya

preciso en los estudios anteriores que dicen que sí había, porque ahora encuentran la novedad de los recolectores, entonces por eso nos toca cambiar el tema por dónde va el Metro.

Yo quisiera saber que de los que están a cargo de la fiscalización de los que usted nombra ¿sí son extranjeros? ¿Es asesoría técnica? ¿De qué empresa es? ¿Si vienen fiscalizadores externos o internacionales? ¿Vamos a utilizar los profesionales que tenemos aquí en el Ecuador? Porque ahí habría que tomar en cuenta que se va a subcontratar y no es la empresa la maravilla lo que hace sino nuestros profesionales, que yo quisiera también que quede en claro.

En el tema de la protocolización del contrato, en donde dicen que el contratista es el que va a pagar el valor, igual eso debe tener un costo y debe estar marcado a la obra, entonces no es ninguna novedad o decir gracias a Acciona – Odebrecht porque ellos van a pagar los 6.800, 00 dólares de los gastos, sí eso a la final se pone en el costo de la obra, entonces no es ningún beneficio no es ninguna ayuda para nosotros decir que le felicitamos. Además, la póliza debe estar vigente hasta la justificación total de la inversión del anticipo y, sin embargo, no tenemos claros los números.

Nos hablan de una tercera tuneladora, y yo quisiera saber ¿por qué una tercera tuneladora? Y esto no se hizo antes, habiendo casi dos años, Alcalde, para tratar este tema ¿por qué no previeron ahí la tercera tuneladora? Que a mí criterio esto si va a elevar el costo de la construcción del Metro.

Además, algo que me llama la atención que dijo el señor Anderson, en una entrevista en radio; en la que decía que: esto será calculado, la fiscalización, de acuerdo al costo del mercado; el señor Alcalde también hizo un ejemplo con un celular, pero yo sí dejo claro aquí en Concejo y quiero que quede claro es que el tema del costo del mercado va a elevar el costo de la construcción del Metro. Entonces, no es el valor que nos dicen sino que será mucho más, porque si hasta donde teníamos los estudios, por decir costaba ochenta mil como está en el mercado a diez mil, se paga a diez mil ¿quién se perjudica? la ciudad. Esto es el valor del que hablan del famoso costo del mercado.

Algunas otras inquietudes también que tengo, nunca nos dieron el tipo de contrato, no por precios unitarios sino por el costo del mercado que esto yo quiero que conste en actas de esta sesión. El cronograma de los seis puntos de trabajo; el informe sobre las actividades de GMQ; informe sobre el estudio hidrogeológico de toda la extensión del Metro; y, remitir a Contraloría lo que se pidió que se analice en el examen pedido desde la Comisión de Fiscalización, que no lo ha hecho el señor Alcalde.

Hay un estudio de las obras que se deben ejecutar en el entorno de cada palabra, hay un presupuesto referencial de eso; quiero saber también si hay un plan de intervención general en las paradas en el entorno.

Hay muchas inquietudes, no es para mí satisfactorio esta exposición, porque esto debíamos haberlo recibido mucho antes y ahí sí coincido con Carlos en que deberían darnos a nosotros antes la información para poderla leer y analizar de la mejor manera, pero ahí se ve la descoordinación que existe todavía desde la administración con la Secretaría General.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 16h40 (18 concejales)
--

Además, señor Alcalde, quiero decirle que esto no necesita que nosotros pidamos como concejales se nos informe, creo que se tiene la obligación aquí el Concejo en pleno, siendo el Concejo la mayor autoridad aquí en Quito, incluido el Alcalde y los 21 concejales, tengamos siempre que estar pidiendo que nos informe cuando es su obligación presentarlo aquí en el Concejo sin necesidad de nosotros requerirlo y que la información que nosotros pedimos y necesitamos nos hagan llegar a tiempo, nos hagan ver; no enterarnos por la prensa porque es triste ver que nos enteramos por la prensa cosas que se están haciendo, nosotros también somos responsables con la administración de la ciudad no solamente el Alcalde, nosotros como Concejo en pleno y yo creo que eso debemos mejorar, que espero para las próximas etapas de la construcción del Metro no tengamos que requerir la información sino que nos hagan llegar oportunamente. Nada más, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Ubidia.

CONCEJAL MSC. PATRICIO UBIDIA: Buenas tardes con todas y con todos. En realidad, ya se han dicho varias cosas que quedan en el aire todavía, algunas dudas que nacen. Yo también me adhiero a lo que se ha dicho, creo que el tema comunicacional y sobre todo decir las cosas con claridad a la ciudadanía es un tema que, como autoridades, debemos tener ese respeto y decir claramente cuando empiezan los tiempos, desde cuando, una vez que se firman las actas y eso todavía no está, eso hay que decirlo con claridad; y, ojalá que se haga mención el día que se firmen las actas y decirles que desde ahí corren los plazos establecidos.

Yo tengo algunas inquietudes, por ejemplo, aquí se ha dicho el tema de las optimizaciones, siempre hemos referido y hemos dicho que estas optimizaciones, en realidad, debieron haberse hecho antes de la firma de cualquier contrato, esto se debió haber exigido existen los estudios técnicos por parte de Metro Madrid, exactamente, donde establecen las cifras y los montos con claridad y con una ingeniería de detalle trabajada y realizada durante dos años, eso también hay que decir, no es que el Metro arranca recién en estos meses, el Metro ya lleva cinco años y más de hacer los estudios, análisis técnicos, estudios de prefactibilidad y demás, y eso también que aclarar y decir con certeza a la ciudadanía.

En el tema de las optimizaciones, quisiera saber exactamente ¿cuál será la reducción de costos? Si se habla de optimizaciones, me parece que le escuche al gerente decir que esto no nos va a costar más; las optimizaciones son para que se reduzcan los costos, no tienen por qué costar más, debe haber una reducción de costos, entonces yo si quisiera que se nos diga exactamente cuánto, porque me imagino que durante todo este tiempo ya se han venido haciendo todas las reuniones y si usted ha estado ahí participe, Alcalde, ya deben saber con certeza cuánto se va a reducir en costos, eso creo que le interesa a la ciudadanía. De lo que se ha mencionado se pueden decir con palabras muy bonitas el tema del grosor de las estaciones y demás, a la final entiendo de lo que se ha dicho es que existirá una reducción en las estaciones, eso también se debería aclarar a la ciudadanía, vale la pena decirles con claridad, así no estaban contemplados los primeros estudios, eso creo que es fundamental.

Esto de la tuneladora, en realidad yo debo decir, porque muchas veces y yo creo que eso también hace mal decir así con tanta ligereza algunas cosas yo creo que eso hace mal sobre todo por guardar ciertos márgenes para la ciudad, el tema este de la tuneladora hay que decir cuando se establecieron las dos tuneladoras era porque iban arrancar, la una por el norte y la otra por el sur; y claro en el tema del centro que es un tema muy sensible se iba a utilizar o se piensa utilizar el método convencional por lo sensible que es y por el tema delicado de nuestro patrimonio en el centro histórico. Entonces, si quisiera que se nos explique, en realidad, cómo se va a utilizar la tuneladora y si realmente existen estudios de que no ocasionara o no afectara, en este sentido y si es que ahí también habrá optimización de costos y de tiempo, si es que así se lo piensa hacer y bajo ¿Qué estudios y qué análisis? Creo que eso es fundamental saber y conocer, no que se diga, insisto, así de simple, porque obviamente si es que existen estudios de por medio que por eso se utilizó y se digo que lo mejor para el centro histórico era el método convencional, hay otros métodos como, por ejemplo, el método de las pantallas, el método belga, entonces, esas cosas que se digan con claridad y exactamente para cuando se va a utilizar. Yo sí necesito saber y que se nos diga el tema de los costos, los montos y esto de la tercera tuneladora, sí es que realmente existe un análisis técnico y serio al respecto sobre este asunto.

Pediría también, ya el concejal Albán solicito el cronograma exactamente de las obras, y también quiero solicitar un informe detallado sobre el estado actual del financiamiento para la adquisición del material móvil, esto porque es un requisito que debe estar dentro del contrato para que éste pueda cobrar vigencia y esto lo digo porque, en realidad, aquí mucho se habla sólo de las tuneladoras pero vamos a llegar en un momento que tendremos los túneles pero no el material rodante y eso creo que es una preocupación que nos nace, sabiendo que el material rodante no está diseñado ni construido, eso hay que empezarlo a construir y, obviamente, tomará su tiempo; también hay que hacer las pruebas al respecto, eso lleva su tiempo.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 16h47 (19 concejales)

Entonces sí quiero que se me dé un informe detallado, eso pido por escrito un cronograma y aquí que conste en actas que he solicitado que se les haga llegar también al resto de concejales, creo que será del interés de todos ellos, saber exactamente el cronograma sobre el financiamiento para la adquisición del material móvil, cómo está ese pedido, porque creo que es un tema muy interesante. Además, cómo se hará el cronograma de la concreción de este financiamiento para la adquisición de estos trenes y las pruebas que se van a realizar, todo esto contemplado dentro del cronograma o diferenciando, exactamente, la parte de la obra civil y este tema del material móvil, que se me entregue ese informe a detalle.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Del Pozo.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Gracias Alcalde, compañeras y compañeros concejales. Hoy hemos recibido alguna información y es importante que se aclaren todos los temas que aquí se han mencionado, sin embargo, también quisiera solicitar información sobre el contrato complementario que se manifiesta haber suscrito con la Gerencia del Metro de Quito.

Sale de la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, 16h48 (18 concejales)
--

Yo he anunciado y siempre he dicho que mi preocupación, realmente, está sustentada en que existan muchos contratos complementarios y que después no vayamos a poder cubrir aquellos costos, en ese sentido veo que se haya firmado un contrato complementario, no con la Empresa Metro de Quito, no con el Consorcio Acciona – Odebrecht pero sí con la Gerencia del Metro de Quito, entonces eso significa que, lo que se está solicitando en este contrato complementario no estuvo en el contrato inicial, motivo por el cual yo si quisiera conocer a ¿qué se debe este contrato complementario? Y saber que no constó en el primer contrato de la Gerencia del Metro de Quito y que está generando actualmente estos cuatro millones y medio de dólares, aproximadamente, según lo que nos manifiestan, de nuevos costos que no estaban previstos, por lo que yo si quisiera esta aclaración, por favor.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Hermosa.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias Alcalde, buenas tardes con todas y todos. Sin duda alguna, el proyecto Metro de Quito es el proyecto emblemático de la ciudad, Alcalde, y creo que requiere que la información, que tanto usted, la Empresa Metro de Quito como los concejales y la ciudadanía requieren, debe ser clara, precisa y objetiva, siendo un proyecto de esta naturaleza. Mi preocupación es que a todos los concejales, hoy día nos han dejado con muchas dudas más que certezas. En primer lugar, han pasado tantos meses del proceso y recién hoy conocemos de modificaciones a los diseños de algunas de las estaciones, pero no se nos da a conocer en qué porcentaje estas modificaciones de diseño afectan al contrato ¿puede ser? ¿Cuánto afectan en términos de recursos económicos? ¿Cuánto afecta en términos de tiempo? Y ¿cuál es el mejoramiento en la funcionalidad que, a breves rasgos, se nos está indicando? Yo creo que estas modificaciones merecen tener indicadores claros que nos permitan ver esta optimización.

En segundo lugar, se ha hablado de la tercera tuneladora, lo cual me sorprende Alcalde, de igual manera en un proyecto tan grande y sabiendo los costos de operación de la tuneladora, entiendo yo que se habrá modificado el diseño constructivo; el diseño de operación; la propia funcionalidad de la operadora requiere de recursos humanos, de recursos económicos y si ingresa este nuevo elemento a la operación, entendemos que el área de fiscalización también deberá fiscalizar los trabajos de esta tercera tuneladora. La pregunta es en recursos económicos ¿cuánto representa esto para el proyecto?

También se ha dicho que en los diseños se va a ganar volumetría, por lo que es necesario conocer en ¿qué cantidad?; y por último, Alcalde, se habló algo de las modificaciones que se realizaban en la ruta del Consejo Provincial, y aprovecho la oportunidad, ahí hay un problema con respecto al filo de quebrada, es más que colinda al Colegio del Consejo Provincial, ahí hay problemas de deslizamiento que más bien yo advierto, Alcalde, que deberíamos a través de la Secretaría de Riesgos analizar ese tema porque todo el filo de quebrada ya ha producido algunos deslizamientos y puede poner en riesgo la infraestructura que se encuentra ahí del Consejo Provincial, sobre todo de la infraestructura deportiva que es la piscina.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, 16h52 (19 concejales)

Así que reitero, Alcalde, que se nos aclaren estos puntos que son importantes ya que siendo un proyecto tan técnico, deberíamos manejar datos técnicos en cuanto a recursos, a indicadores, a operación, a funcionalidad y, sobre todo, que se nos entregue el cronograma de trabajo para hacer un seguimiento más efectivo y la comunidad, sobre todo, conozca de cómo va el avance del proyecto. Muchas gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Salvador.

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Yo también tengo una duda que me gustaría nos aclaren y es con respecto de ¿a cargo de quién estarán las obras que se están ejecutando desde el 19 de enero? Es decir, ¿quién va a asumir estos costos? ¿Va a asumir el Consorcio? ¿Va a asumir el Municipio? O ¿Va a asumir Metro Quito? Esas son mis consultas.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 16h53 (18 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Una vez recabadas todas las inquietudes, señor Gerente, por favor, dé atención a las mismas.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Hay un sinnúmero importante de preguntas, creo que muchas de ellas giran alrededor del contrato complementario No. 1 con GMQ con respecto al tema de las optimizaciones. El contrato de consultoría para estos estudios de optimización fueron contratados posteriormente a la adjudicación y no se lo hizo antes porque, como hemos explicado, primero había que tener la certeza de la adjudicación y segundo era porque los organismos multilaterales nos habían exigido, dicho de la mejor forma, de que los estudios de optimizaciones no fueran de carácter general o de factibilidad, sino que debían ser estudios realizados en ingeniería de detalle, y esa ingeniería de detalle no está en las distintas obligaciones y los aspectos de la ejecución del contrato original con la Gerencia del Proyecto,

entonces es un tema fundamental que tenemos que contextualizarlo y ponerlo en su debida ubicación.

Obviamente, los estudios de consultoría de optimización lo que hacen es mejorar los distintos aspectos de diseño tanto en el trazado como en la ubicación o geometría de las estaciones, de tal suerte que el resultante de esos rediseños puedan significar mejoras que redunden en sustanciales disminuciones o mejorías a las afectaciones que puedan existir a las distintas comunidades o barrios que puedan verse afectados.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 16h55 (19 concejales)

En este momento, esos estudios han sido entregados en sus distintas planificaciones y están siendo actualmente estudiados por parte del Metro de Quito y del Consorcio para que se pueda llegar a una determinación de una cuantificación, eso lo sabremos, pero este momento sería absolutamente especulativo llegar o pretender definir esa cuantificación, creo que lo prudente es esperar que esos análisis sigan adelante y sean confrontados de dos formas: una, obviamente, en las mesas de trabajo de ingeniería y segundo que sean confrontados en los sitios de obra, de tal suerte que a partir de ahí podamos tener un monto que nos pueda comparar el resultado de los estudios con los presupuestos y con los planos originales.

En ese sentido, creo que el desenlace será relativamente cercano, hay que esperar unas cuantas semanas por delante y serán presentados a usted, señor Alcalde, para que usted los divulgue de manera oportuna y a su conveniencia.

Respondiendo a la inquietud de la tercera tuneladora, debo señalar que este tema es una propuesta que se nos hace y que en términos del costo total del proyecto no debería afectarnos, pero si es una propuesta que está siendo debidamente analizada para que podamos obtener mejorías en los tiempos y sobre todo en la parte presupuestaria; de tal suerte que estas dos variables, precio y presupuesto se puedan mantener, también en este momento sería especulativo por parte mía adelantar estas conclusiones sin que tengamos

todos los elementos de juicio para que puedan ser presentados y puesto en conocimiento de esta sala.

En ese sentido, también los aspectos de los predios listos para que sean entregados como sitio de obra, si bien han sido expropiados, se necesita legalizar los permisos y en eso se está trabajando intensamente, de tal suerte que para el momento en que ya llegemos a la suscripción del Acta de Inicio de Obra, todos esos predios que se están trabajando, sobre todo en Quitumbe, pero que en los demás sitios no se prevé nada que sea fuera de lo programado y estén ya listos para ese momento.

Con respecto a las inquietudes sobre la fiscalización, debo señalar que ésta tiene que abordar, no sólo sobre los efectos de la tuneladora, es parte de sus obligaciones contractuales sino también lo que observamos hace un momento y que había una pregunta relacionada a la contratación, sí, las ofertas del Consorcio MetroAlianza que es la conjunción de cuatro empresas extranjeras que determinan una lista de profesionales extranjeros con especialización muy determinada respecto a los trabajos que se van a realizar en el proyecto, que tienen que ser no solamente traídos de raíz, sino que deben ser contratados y eso es un proceso que el Consorcio Constructor lo está realizando. La contraparte nacional también se encuentra en el proceso de selección en contratación de todos los profesionales nacionales que tienen que darle apoyo, obviamente, local al Consorcio MetroAlianza.

Con respecto a la pregunta que se hacía sobre el precio de la protocolización, observamos en la lámina que por un lado el Contrato FIDIC y la normativa nacional son plenamente claros en ese sentido, cualquier costo tiene que ser absorbido por parte del contratista y eso no plantea ninguna duda al respecto.

El cronograma definitivo, es obligación del Consorcio Contratista entregar el cronograma de obra, una vez que se suscriba el Acta de Inicio de Obra, entonces una vez que lo tengamos, obviamente esto es un documento...

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: El plazo corre desde ¿el Acta o del inicio de obra?

SEÑOR ALCALDE: Desde el Acta de Inicio de Obra.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Exactamente, entonces va a incorporar todos estos elementos que están siendo analizados, producto de las optimizaciones.

SEÑOR ALCALDE: Sí me permite señor Gerente, yo quisiera aclarar este punto que creo es el medular. Creo que todos estamos de acuerdo y hemos entendido la importancia de las optimizaciones; hemos señalado también por qué las optimizaciones no se podían plantear antes, porque se requería ese contrato complementario que, a su vez, no se podía suscribir sino después de la adjudicación. Antes de la adjudicación no había certeza de que se realice el proyecto, por lo tanto mal se podía suscribir un contrato complementario para hacer optimizaciones de un proyecto que todavía estaba en duda, recién cuando se adjudica el proyecto es que es jurídicamente posible suscribir el contrato complementario para el desarrollo de las optimizaciones, antes hubiese sido imposible, eso es importante aclarar.

En segundo lugar, si es que entonces ya entendemos la importancia de las optimizaciones, creo que vale la pena, como bien se ha reconocido que se espere unos días o semanas más para tenerlas y en función de aquello darle mejorías técnicas al proyecto de tal forma que, en un plazo que máximo tiene que ser hasta el 27 de abril, se suscriba el Acta de Inicio de Obras y ya teniendo esas optimizaciones incluidas en el diseño final y una vez establecido el cronograma final de obra que preguntaba el concejal Albán.

Creo que es importante distinguir el Acta de Inicio de Obra que por las razones que he explicado no se ha podido suscribir aún y, efectivamente, jamás lo hemos ocultado, lo hemos dicho públicamente, el Acta de Inicio de Obra es el que marca el inicio del plazo, hemos sido claros sobre los medios de comunicación han recogido este señalamiento de nuestra parte, es decir, nunca se ha ocultado eso, hemos sido absolutamente claros.

El Acta de Inicio de Obra marcará el arranque del plazo de ejecución contractual y ustedes se preguntarán ¿por qué iniciamos obra antes? ¿Saben

por qué? porque sí nosotros hicimos un pago de 261 millones de dólares y lo hicimos obligados por el contrato ya que se establecía un plazo máximo para el depósito de ese anticipo una vez que el Consorcio haya entregado las garantías de buen uso del anticipo. El Consorcio entregó dichas garantías el 22 de diciembre y por lo tanto desde esa fecha teníamos 21 días máximo para pagar el anticipo y por eso es que lo pagamos el 12 de enero y lo que consideramos es que sí ya habíamos semejante desembolso de 261 millones de dólares, bien valía la pena entonces establecer que el Consorcio arranque las obras, que se inicien los trabajos, en virtud de que ya se había hecho un pago importante del 17% del monto total del proyecto, 261 millones de dólares.

Evidentemente, el arrancar esas obras no sólo que no afecta, ayuda y contribuye al proyecto y son obras reales como ustedes han visto, por lo tanto esa fue la razón por la cual decidimos iniciar las obras como, en efecto, se lo hizo el 19 de enero, habiendo aclarado ese mismo instante de manera pública que eso no implicaba el inicio del plazo contractual, porque el inicio del plazo contractual como ha quedado claro arrancará desde el Acta de Inicio de Obra, que a su vez se ha explicado porque no se la ha podido suscribir al momento, porque estamos a la espera de estas optimizaciones que, de igual manera, fueron explicadas porque no se pudieron desarrollar antes.

Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 17h06 (18 concejales)

Yo quiero que todos entendamos que es un proceso complejo, que tiene que ir superando etapas con normas tremendamente rígidas como son las emanadas de los organismos multilaterales, las normas FIDIC, ese es el tipo de normas que rigen este proceso, por lo tanto habían pasos que no se podían adelantar que se debían superar determinadas etapas para seguir avanzando y dentro de ese esquema, hemos hecho lo que consideramos más beneficioso para la ciudad. Si es que, por las optimizaciones que esperamos, no podemos todavía suscribir el Acta de Inicio de Obra, creo que si ya pagamos 261 millones de dólares que teníamos que pagar, no podíamos dejar de pagar en esa fecha, yo creo que bien valía la pena exigir al Consorcio que inicie las obras, como en efecto así ocurrió, creo yo que eso es importante.

Con relación a la tercera tuneladora, y antes de permitir que el señor Gerente continúe con su exposición, la propuesta del Consorcio respecto a una posible incorporación de una tercera tuneladora ha sido presentada hace pocos días, por tanto al momento todavía es físicamente imposible, primero establecer si en efecto se va a incorporar o no esa tercera tuneladora y mucho menos es posible al momento poder establecer cuál será el impacto en términos de reducción de tiempo o reducción de costos que eso podría generar. Pero el argumento bajo el cual el Consorcio ha planteado esta propuesta, es lo que ellos señalan que se podría generar en términos sí de optimización del proyecto, sobre todo en términos de celeridad; yo supongo que ellos habrán hecho un análisis costo/beneficio de lo que les implica el costo de una tercera tuneladora pero, supongo o asumo, que ellos habrán analizado que ese costo se justifica en términos de los beneficios operativos y constructivos que una tercera tuneladora traería, pero ese no es un asunto que nosotros hemos evaluado, recién se nos ha presentado esa propuesta y la estamos analizando.

Nos parece, por supuesto, una propuesta interesante; sin duda es muy positivo pensar que podríamos contar con una tercera tuneladora para ganar celeridad en el proyecto sin que aquello incremente su costo, por supuesto que de entrada es una propuesta muy interesante y que la estamos analizando con mucha atención, pero repito ha sido presentada hace pocos días y por lo tanto no existe una conclusión todavía al respecto, son decisiones importantes no se pueden tomar a la ligera, se las tiene que asumir con absoluta responsabilidad y bajo estrictos parámetros técnicos, no es algo que se puede resolver en dos o tres días. Yo quiero pedirles a ustedes, señores concejales, que entiendan eso.

Por otro lado, también es importante señalar lo siguiente y no sé si es que todos quienes están aquí presentes conocen este tipo de detalles, tal como está planteado el proyecto en este momento con dos tuneladoras ¿saben el tipo de cosas que generaría? Por ejemplo, el cierre de la Plaza del Teatro durante 36 meses, eso está planteado en el diseño original, esa es una afectación tremenda que sí creo que vale la pena evaluar y si es que la incorporación de una tercera tuneladora podría aliviar en algo esa situación, yo creo que es algo que vale la pena analizar, por supuesto, que vale la pena analizar. Este es el tipo de cosas que se están analizando respecto de la posible incorporación de una tercera

tuneladora, imagínense ustedes lo que sería el cierre de la Plaza del Teatro por tres años, eso está planteado actualmente con dos tuneladoras.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Punto de aclaración, la técnica de excavación manual, es la que va a utilizarse en el Centro Histórico...

SEÑOR ALCALDE: Concejal Sánchez, la parte técnica no estaba planteada para esta exposición, pero es en la Plaza del Teatro que habrá un cierre, justamente para que la tuneladora que avanza hasta cierto punto pueda salir y que se inicie la técnica manual en el Centro Histórico, esa es la razón. Y si usted lo desea con mucho gusto podemos profundizar con información técnica al respecto, pero para no entrar en esos detalles porque, repito, están siendo analizados en este momento, señores concejales, y yo quiero decirles que ustedes, por supuesto, serán informados oportunamente, una vez que existan conclusiones respecto a temas que se están estudiando actualmente, lo que les quiero decir es que son temas delicados, esto tiene implicaciones técnicas profundas que se están analizando con absoluta responsabilidad.

Nosotros lo que hemos hecho es hacer un corte al día de hoy de la información que tenemos disponible y presentarla a ustedes. Con mucho gusto, en la medida en que se vayan tomando definiciones respecto a éstas y otras optimizaciones lo vamos a seguir presentando. Continúe, señor Gerente.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Me parece que en gran medida he contestado las preocupaciones y usted, señor Alcalde, ha hecho aclaraciones adicionales.

SEÑOR ALCALDE: Al respecto del tema de las expropiaciones, también quisiera informar algo que de todas maneras ya fue público la semana pasada, nueve de los diez inquilinos de la casa que está al frente de la Plaza de San Francisco, ya entregaron públicamente las llaves de sus locales, ya han sido reubicados, por lo tanto esto es algo que estaba implícito en la pregunta del concejal Albán.

Los vecinos de la Plaza de San Francisco en un gesto que, además, nosotros hemos agradecido profundamente porque es un esfuerzo y sacrificio el que ellos están haciendo en aras de un proyecto tan beneficioso para la ciudad, como es el Metro, ellos hicieron la entrega simbólica de las llaves de sus locales, precisamente, al cierre del evento que se realizó la semana pasada en San Francisco.

Nadie ha señalado que UNESCO no se haya pronunciado sobre el tema patrimonial, pero todos debemos reconocer que, a pesar de eso, existían dudas en la ciudad; muchas personas incluyendo a ex Alcaldes, ex Presidentes, distinguidos expertos en materias de ingeniería, de arquitectura, en materia patrimonial, habían presentado dudas, preocupaciones sobre las implicaciones patrimoniales en la construcción del Metro; y, nosotros pensamos que es absolutamente legítimo y válido satisfacer esas dudas, responder esas inquietudes por eso es que realizamos este evento que creo que fue muy positivo para lograr ese objetivo. Nadie a dicho que UNESCO no se había pronunciado pero, a pesar de ello, reconozcámoslo habían múltiples dudas y preocupaciones en la ciudad y creo que como autoridades de la misma tenemos la obligación de generar espacios de diálogo, técnicos, serios y responsables para satisfacer dudas, insisto, de distinguidos personajes quiteños, no pocos, que habían esgrimido y de esa manera generar tranquilidad respecto a algo tan sensible para los quiteños, como es nuestro patrimonio histórico, por esa razón es que realizamos este evento que, insisto, creo que arrojó un resultado muy positivo.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Creo que respondí en gran medida las inquietudes, pero...

SEÑOR ALCALDE: La consulta de la concejala Renata Salvador, era muy específica...

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Yo quería saber quién iba a asumir los gastos de las obras que se realizaron el 19 de enero.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Obviamente, son gastos legítimos que tienen que ser planillados, una vez que se firme el Acta de Inicio de Obra, son gastos absolutamente legítimos del proyecto.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Me siento satisfecho con la aclaración, yo tenía un equívoco respecto al cronograma, me queda claro que eso después de que se firme el Acta, eso es muy importante tenerlo como instrumento e igual ratifico mi pedido de cuando eso sea presentado, se nos haga conocer.

No me siento satisfecho con la respuesta frente al tema de las expropiaciones, me parece que este es un detalle que ya es suficientemente público y notorio; y, que debemos saber con certeza; no me satisface la respuesta de que ya en su momento estará listo ¿cuándo? ¿Cómo? ¿Cuáles son los puntos? Porque sobre eso hay mucha especulación, entonces, por favor, si no tienen aquí a mano, este rato, yo les acepto perfectamente de que me informen a través de una comunicación en los próximos días, pero que sea precisa y clara. En ¿qué fechas? ¿Cómo? ¿Cuáles son?, entre otras, de tal manera, de tener certeza de que sucede.

Aparte del un comerciante que todavía pasa en la casa de San Francisco, ojalá no le surja alguna otra reclamación del Hotel Gangotena, de la Casa Gangotena, que es uno de los que más obstáculos pondrá para la intervención en esa plaza, porque no quiere verse mínimamente afectado, le interesa muy poco, al parecer, los proyectos de ciudad, pero que le topen un día de trabajo en la Casa Gangotena, sí puede ser para él bastante grave, ya se imaginan de quien estoy hablando, a pesar de que fue ex Alcalde de la ciudad.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Von Lippke.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Gracias, yo tengo aspectos que quiero aclarar, ya que dicen que todavía, como no se firmó el Acta de Inicio no se podía iniciar la obra, si la obra empezó hace cinco años y ya la Fase estaba con las Estaciones de La Magdalena y El Labrador; era un hecho que las

multilaterales aceptaron ya que iba hacerse la obra, entonces yo creo que esa respuesta está muy fuera de lugar como queriéndonos enseñar como a guaguas de jardín, que las cosas no son así.

Cuando yo propuse, una optimización para la construcción del Metro, de un ahorro de casi 500 millones, dijeron que no podían porque se iba hacer un rediseño y los multilaterales habían dicho que no se puede cambiar y que la ruta tiene que ir por donde tenía que ir; cuando nos podíamos ahorrar 500 millones, en vez de pedir un valor mucho más alto de casi 500 millones, entonces hay algo que no concuerda. Ahora sí ya se puede rediseñar, ahora sí se puede optimizar y ¿por qué no se lo hizo al inicio?, entonces hay cosas que para mí no cuadran.

Sale de la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, 17h20 (17 concejales)

Yo creo que no se debería tomar más tiempo, Alcalde, ya que usted debería tomar las riendas porque estamos ya casi dos años y ahora esperar los seis meses, no estoy de acuerdo.

La Contraloría dio un informe, en el que hacía una sugerencia, en donde se optimice y se llegue a una negociación para bajar el costo del Metro, hizo una sugerencia la Contraloría, sin embargo, en los términos en donde nos dijeron que estaban en negociaciones, que total fueron mentira porque Odebrecht nunca quiso negociar, ahora resulta que si negociamos y hay la optimización, cuando debíamos haberlo hecho antes.

Con respecto al tema de la optimización y que se va a utilizar en beneficio de la ciudad, quiero decirles que el constructor nunca pierde y eso debemos tener claro, no nos hará ningún favor Acciona – Odebrecht, dizque optimizando. Yo les digo y les garantizo, porque he estado cerca de la construcción, nunca pierde el constructor.

También, señalan que los multilaterales no dejaron hacer los aspectos del rediseño, me llama la atención ¿por qué ahora si lo dejan? y están otra vez quemando seis meses más para el inicio de obra.

Yo quisiera saber ¿cuáles son los costos de reducción que están hablando? ¿Qué cambios en la volumetría, es más o menos? Y costos en cada caso. Me llama también la atención, el Gerente de GMQ, da aquí la impresión, no lo entiendo muy claro, pero como que él hizo mal su trabajo; primero él hizo ese diseño del Metro, bueno la gerencia para el tema de ese rediseño, y ¿cómo ahora recién se da cuenta que existen aspectos que se deben cambiar en el diseño original? Este señor cobra 30 millones, una cosa de 280 mil mensuales y ahora resulta que hay que cambiar la ruta del Metro. Yo creo que aquí también debe entrar Contraloría porque no se está haciendo el trabajo con los términos en los que se inició y con los tiempos que se tienen que hacer.

También, no está claro el tema de la tuneladora, ¿si han existido negociaciones? Si esto ha sido hace ya dos años, cómo es que recién se les prendió el foco a Odebrecht y resulta que ahora si piensan en una tercera tuneladora ¿por qué no lo dijeron antes? Es decir, las negociaciones se da a notar aquí que fueron, por decirlo, muy flojas y no se tomaron en cuenta estos temas.

En lo que dice el Alcalde, que hubo en San Francisco una exposición de altos expertos en el tema del Metro ¡claro! todos pueden hablar sus experiencias, los de Metro Madrid, los de Metro París pero nunca se habló de la calidad de suelo que tiene la ciudad de Quito, que no es la misma de Metro Madrid, que no es la misma de París; aquí en Quito hay lagunas y el suelo es diferente a un suelo con rocas, ahí se utilizan otras tuneladoras en donde tienen que ser otras cuchillas, entonces no es que se ha hecho un gran evento porque no se habló del suelo de Quito, en donde están los estudios hecho. Debo insistir, en que no nos dan la información a tiempo; quieren decir a última hora que se ha negociado cuando hemos tenido tiempo, ya vamos a dos años aquí en la administración. Vamos a esperar que los seis meses se cumplan, porque tenemos el plazo de seis meses ¿por qué no lo hacemos antes? Porque mientras más demore el costo del mercado es mucho más alto y va a costar el Metro mucho más, porque yo nunca he hablado de sobreprecio, al contrario yo he hablado que sí dan un precio va a costar mucho más, porque es a costo del

mercado y eso se debería aclarar a la ciudad, no jugando con números o con ejemplos que no son la verdad.

Además, yo creo que debemos tener cuidado de no jugar con la necesidad de la gente que presentó las carpetas para los trabajos en el tema de la construcción del Metro ¿no sé qué cantidad de gente fue? ¿No sé si fueron cinco o diez mil? ¿Cuántas personas se presentaron? También, deberían decirnos y decir a la ciudad: para lo del Metro necesitamos, por ejemplo, diez ingenieros; 300 hombres de mano de obra; eso ¿por qué no se aclara? y dicen que en las siguientes obras que hará el Municipio se los va a contratar, sólo que tengamos el alcance del Gobierno Central para contratar a todas estas personas, yo creo que debemos ser claros y no jugar, ¡cuidado! con jugar con la necesidad de la gente. Eso también deben informarnos cuantas carpetas y de esas cuantas son elegidas para el tema del Metro, porque otros proyectos grandes como el Metro no hay, entonces la gente está ilusionada y yo creo que no debemos hacer eso. Nada más.

SEÑOR ALCALDE: Está pendiente, precisamente, la siguiente parte de la exposición que va a hablar sobre el tema de la Bolsa de Trabajo para el Metro. Concejal Sánchez.

CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ: Una sola inquietud me queda, señor Alcalde, al parecer el contratista no da señales de querer dar cumplimiento a los términos del contrato FIDIC ni tampoco a la normativa vigente, qué medidas se han adoptado o se van adoptar para obligarle a que cumpla con la obligación de cubrir los valores por concepto de notarización porque los seis mil dólares ni para notarizar el documento matriz. Entonces, estamos hablando de cifras considerables y ¿qué medidas vamos a tomar para que el contratista cumpla con lo que está estipulado en la norma?

SEÑOR ALCALDE: Concejal Garnica.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Precisamente, es mi insistencia para que el señor gerente nos informe a cuánto asciende la protocolización, si es claro el contrato ¿a cuánto asciende la protocolización? y más lo que ha mencionado ya el concejal Eddy Sánchez.

Con la optimización, ¿existirá reducción en los costos? ¿A cuánto ascenderían los costos? y, en el plazo si bien ya se informa que posiblemente habrá una tercera tuneladora, cuyo objetivo ¿es reducir los plazos? Esa información, por favor.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Reina.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 17h25 (16 concejales)

CONCEJAL ECON. LUIS REINA: Buenas tardes a todos. Cuando escucho que se está optimizando, me nace la pregunta y espero que se haga en cada parada y la consulta que hago es ¿se contemplan las 13 paradas de la segunda etapa y no está en ningún momento ningún cambio de paradas? Esa es la primera cuestión que quisiera que quede absolutamente claro, se respetan las paradas previstas, tal como estaban los estudios.

Lo segundo es una apreciación, de verdad lo que se insiste es en la optimización, en el cambio de volumen de obra y por lo tanto no existe realmente una renegociación, no se afectan los rubros que son susceptibles de negociación y que sea de verdad una concesión o un tratamiento especial de parte del consorcio constructor. No se afecta ni se habla para nada de los costos indirectos, sabiendo que estos fueron los que tuvieron una referencia de incremento más alto. Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Ubidia.

Salen de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda y la concejala Prof. Luisa Maldonado, 17h27 (14 concejales)

CONCEJAL MSC. PATRICIO UBIDIA: En realidad, sorprende cuando se dice que GMQ hace un contrato complementario, ellos todo este tiempo han sido contratados y deberían hacer como parte de esa contratación todos los estudios y análisis, me sorprende que ahora tengan contratos complementarios de consultorías, sobre esto deberían darnos una mejor explicación. Tenemos

dos estaciones multimodales que ya están en funcionamiento, cuando se empezó el proyecto Metro de Quito que es la columna vertebral pero es todo un plan integral de la movilidad y eso, la verdad, todavía no se lo ve; yo sí pediría que se nos informe en un cronograma ¿cuándo? Porque, obviamente, las estaciones multimodales sirven para funcionar en superficie y para que se integren los sistemas y sobre todo para que la ciudadanía tenga una tarifa unificada, integrada; la idea es que la ciudadanía sea beneficiada. Entonces, me parece ilógico por los tiempos que se han perdido y demás que esperemos más tiempo todavía para que no puedan tener un servicio de calidad, mientras se concluya el proyecto Metro de Quito. Yo sí quisiera solicitar eso; y, lo segundo, no me contestó el gerente lo que señale sobre el material rodante, el cronograma completo de su concreción, el financiamiento ¿cómo está eso? Pero, si le solicito y que se ponga con plazos; yo sí pediría con plazos que se disponga, Alcalde, que eso se nos presente, particularmente en mi despacho, exactamente se nos dé un informe detallado por escrito, que se me haga llegar con plazos. Yo voy a estar muy atento al respecto.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Salvador.

CONCEJALA ABG. RENATA SALVADOR: Alcalde, entiendo que el contrato debe ser protocolizado por ley, si es que no se protocoliza este contrato por razones económicas, entiendo que el costo es bastante elevado ¿hasta cuándo esperamos? Tenemos que resolver el asunto económico, alguien tiene que pagar ¿Cuál es el plazo? ¿Hasta cuándo vamos a esperar, que se resuelva el tema del pago? Alguien tiene que pagar, mi pregunta es ¿hasta cuándo esperamos que se resuelva el asunto del pago? ¿Cuál es el plazo para resolver quién va a pagar? Porque sin la protocolización, entiendo que no se puede iniciar la construcción del Metro, esa es mi preocupación ¿hasta cuándo esperamos? Esa es mi pregunta.

<p>Ingresan a la sala de sesiones las concejalas Dra. Renata Moreno y Sra. Ivone Von Lippke, 17h29 (16 concejalas)</p>

SEÑOR ALCALDE: Señor Gerente, por favor.

ING. MAURICIO ANDERSON, GERENTE GENERAL EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA METRO DE QUITO: Quisiera iniciar con la respuesta a la inquietud del concejal Ubidia y que se relaciona con el material rodante, más o menos un par de semanas el Consejo de Ministros de España dio la aprobación para que el préstamo del FIEM se pueda ejecutar, por lo tanto, las últimas informaciones que tenemos por parte del Ministerio de Finanzas, es de que en las próximas semanas el Ministerio de Finanzas se acercará a sus homólogos de España; entendería también al Ministerio de Comercio de España para ya formalizar los términos del crédito del FIEM, por lo que una vez que tengamos eso, tenemos ya la vía para poder establecer las fechas exactas, de tal suerte que podríamos ya tener un cronograma. Con todo gusto, una vez que eso se haya formalizado y a su vez también el contrato subsidiario se haya estructurado; el subsidiario significa que el Municipio se acoge y acepta los términos de ese crédito, tendremos ya una fecha y un cronograma bien definido.

COORDINADOR INSTITUCIONAL JURÍDICO DEL METRO: Para dejar clara la inquietud, señor concejal; el contrato está suscrito con una cláusula suspensiva y para que entre en vigor debe ser suscrito el contrato con el FIEM, justamente, con el Ministerio, es el último requisito; suscrito ese contrato inmediatamente enviaremos el cronograma solicitado por el concejal Ubidia y también por usted, para que puedan conocer cuál es el plazo del material rodante y como se irá llevando el tema.

Señora concejala, respecto de los costos y los tiempos de protocolización, como se indicó en las láminas, el 23 de febrero la Notaria 34 elevo una consulta al oficio circular enviado por el Consejo de la Judicatura, nosotros nos hemos acercado hablar con ella, justamente, por la preocupación con la que estamos, está lista toda la documentación para que se nos sea entregada la protocolización, simplemente está esperando la Notaria la forma que debe proceder de conformidad con el oficio circular enviado el 22 de febrero, por el Consejo de la Judicatura, y sin eso nos ha informado que ella podría estar, incluso, violando ciertas normativas que no están claras en el oficio circular. Tenemos el oficio, incluso, que ya el Consejo de la Judicatura en esta semana, podría contestar y previo a eso estarían protocolizando.

Respecto de los costos, son tasas que están fijadas por el Consejo de la Judicatura, y mal nosotros podríamos decir cuáles son esos costos, eso ya está preestablecido, hay resoluciones del Consejo de la Judicatura que, yo realmente no desconozco cuál es la tabla, pero incluso tienen un sistema que lo implementaron hace pocos años y ese sistema es el que determina cuáles son esos valores que deben ser fijados y que es responsabilidad del Consejo de la Judicatura a la Notaría y por ende transmitidos al consorcio que debe ser quien cubra esos costos.

Señor concejal Albán, sobre el tema de las expropiaciones quería informarle que se encuentran todas declaradas de utilidad pública, también es conocimiento de todos que la mayoría de los predios que se han utilizado son predios municipales, por lo tanto, como decía el señor Gerente, no existe una gran cantidad de predios que deban ser declarados de utilidad pública, los que deben ser están declarados de utilidad pública, pero sabemos que la declaratoria de utilidad pública es un proceso administrativo que puede derivar en un juicio de expropiación judicial y que eso tiene plazos marcados por la ley; y esos son los acuerdos de precio pero las declaratorias de utilidad pública están todas listas y le entregaremos un cronograma con las declaratorias de utilidad pública y en uno o dos casos que tenemos juicios de expropiación, el estado en el que se encuentran los juicios de expropiación. Es solamente sobre el precio, nada más, no nos olvidemos y no impide el acceso inmediato, por eso hago la aclaración de que están declarados todos de utilidad pública.

El contrato complementario de GMQ, ustedes saben todo contrato tiene un alcance, y el alcance fue lo que nosotros propusimos a los multilaterales en la etapa de negociación que fueron en estado de prefactibilidad, los multilaterales y esto ya fue presentado, nos dijeron que para nosotros poder entrar a realizar una optimización, éstas tienen que estar a nivel de detalle y el contrato complementario lo que lleva son las ingenierías de detalle de aquellos conceptos que se plantearon en aquel momento sobre las optimizaciones, lo que se está haciendo son ingenierías de detalle, planos arquitectónicos y demás. Ese es el contrato complementario con GMQ y que llega aproximadamente a cuatro millones el monto de este contrato de GMQ. Creo que con esto se ha dado atención a la mayoría de inquietudes, señor Alcalde.

Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 17h34 (15 concejales)

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Prof. Luisa Maldonado, 17h34 (16 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Muchas gracias. Pasemos al siguiente tema, por favor.

2. Empleos directos e indirectos que generará el proyecto, perfiles requeridos para los mismos y cronograma de contratación.

SEÑOR ALCALDE: Quisiera pedirle a Alfonso Abdo, Director de CONQUITO, realice la presentación de lo relacionado a la bolsa de trabajo del Metro, que es otro de los temas solicitados por los señores concejales. Adelante, señor Director.

MSC. ALFONSO ABDO – DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CORPORACIÓN DE PROMOCIÓN ECONÓMICA – CONQUITO: Señoras y señores concejales, señor Alcalde, muy buenas tardes. Efectivamente, desde el mes de diciembre del año pasado, justamente por pedido del señor Alcalde, trabajamos con el consorcio para firmar un convenio de cooperación interinstitucional con la finalidad de poder atender a la ciudadanía y tratar de asegurarnos que la mayor cantidad de mano de obra que se contrate sea, justamente, de Quito o del país, en esta obra tan importante.

El día 5 de febrero se firmó el convenio, pero el 19 de enero, como es de conocimiento público, arrancaron las obras en la zona de Quitumbe, y desde esa fecha la ciudadanía se avocó a la obra para entregar las carpetas. Como lo mencioné, tan pronto firmamos el convenio, el mismo 5 de febrero, como CONQUITO llevamos la bolsa de trabajo a la obra y cumpliendo con todos los requerimientos de seguridad industrial solicitados en la obra, pudimos ingresar y establecer 12 metros cuadrados techados, con carpas, pusimos 400 sillas y colocamos a gente de nuestra institución para que, efectivamente, mientras las personas esperaban para entregar sus carpetas, puedan inclusive

recibir charlas de orientación laboral y también se les explique cuál es el proceso que se va a seguir en la preselección y selección del personal para esta obra.

Salen de la sala de sesiones los concejales Lic. Eddy Sánchez e Ing. Carlos Páez, 17h36 (14 concejales)

El 5 de febrero, se inició en las oficinas de CONQUITO la recepción de las hojas de vida. Con el consorcio se acordó que, efectivamente, recibir a la gente en obra no era adecuado porque no reúne las condiciones básicas para que la gente esté cómoda y protegida del sol o lluvia; y, por ende se acordó que se cerraría el espacio en la obra el día lunes 22 de febrero, y que se recibirían las hojas de vida en CONQUITO.

Adicionalmente, las personas han podido ingresar sus hojas de vida a través del portal, de la bolsa de empleo y hacer un seguimiento del status de su hoja de vida.

Vale la pena decir que para ejecutar las instalaciones en el campamento, contamos con la colaboración de EMASEO, ya que colocaron los baños públicos; y, también la EPMAPS nos ayudó colocando estaciones de hidratación.

Sale de la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 17h37; y, pasa a presidir la Ing. Anabel Hermosa Acosta, Segunda Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito (13 concejales)

El día de ayer, 23 de febrero, en las oficinas de CONQUITO se ha recibido 10.400 carpetas, debo señalar que durante los primeros días en obra, cuando estuvo el consorcio solo, fue de mayor afluencia. Antes de que ingrese CONQUITO, se recibieron 4.500 carpetas por parte del consorcio, las mismas que fueron consolidadas con las de CONQUITO, en total son 10.400 carpetas, desde entonces se ha ido coordinado la recepción de carpetas.

Los perfiles del personal que están recibiendo son: maestros albañiles, ayudantes de albañilería, plomeros, cerrajeros, pintores, carpinteros, técnicos en: electricidad, electrónica, mecánica industrial, electromecánica, topógrafos, auxiliares de limpieza, choferes, administrativos, secretarias, atención al cliente. También tenemos, en menor medida, algunas carpetas de ingenieros civiles, arquitectos y geólogos. También, debo señalar que tenemos por experiencia en la primera fase, 34 perfiles identificados y también estamos validando estos 34 perfiles ocupacionales con el consorcio, para lo cual estamos trabajando coordinadamente.

Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 17h38 (14 concejales)

Esto es lo que hemos venido haciendo como CONQUITO. Debo señalar que el dato de 5000 empleos directos e indirectos fue entregado por la Empresa Metro, en base de un cálculo realizado por los estudios efectuados por el Metro de Madrid, considerando el número de horas que se va a trabajar; el número de personas que se necesitan por kilómetro de túnel, entre otras variables; y, efectivamente hemos contrastado eso con las necesidades consolidadas del Consorcio.

Debo señalar que como esto es un proceso de 36 meses, hemos acordado con el Consorcio para que éste nos vaya entregando progresivamente los tipos de perfiles que necesitan, más allá de tener un rango general, porque dependerá de la planificación y la ejecución de obra, y eso como ha sido tratado anteriormente no es de conocimiento público todavía, con lo cual hemos tenido datos generales y con eso hemos contrastado la información que tenemos y hemos tratado de articular el trabajo operativo de la recepción de carpetas; del ingreso de carpetas; la clasificación por perfil, entre otros aspectos, de la manera más óptima posible para posteriormente con el plan de dotación de personal ir ajustando, efectivamente, lo que se necesita en el tiempo con lo recibido. Eso es en breve rasgos, señora Vicealcaldesa.

SEÑORA ALCALDESA (S): Gracias, tiene la palabra el concejal Del Pozo.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Una pequeña consulta, que creo, que es importante que debe conocer la ciudadanía y es ¿cómo se va a realizar este proceso de selección? Y a la final ¿quién es el que va a determinar cuál es el personal que será contratado? Muy puntualmente.

MSC. ALFONSO ABDO – DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CORPORACIÓN DE PROMOCIÓN ECONÓMICA – CONQUITO: Hemos tratado de ser muy claros e incluso en los medios que nos preguntan y que, efectivamente, es un proceso de preselección que realizamos como CONQUITO y como Alcaldía, estamos justamente tratando de ayudar en esa preselección, pero finalmente la decisión la toma el Consorcio. De ahí la importancia del trabajo coordinado con ellos para poder identificar el tipo de perfiles que se van a necesitar en el tiempo, y es importante porque muchas veces en este tipo de obras a veces se necesitan certificaciones o pequeñas experiencias que con suficiente anticipación se podría dar capacitación a perfiles adecuados para completarlos y que no se caiga esa contratación. Pero, la respuesta puntual es el Consorcio, nosotros hacemos la preselección en base de los prerequisites acordados con el Consorcio.

SEÑORA ALCALDESA (S): Concejal Garnica, tiene la palabra.

CONCEJAL SR. SERGIO GARNICA: Primero, quiero dejar sentado en actas que en la presentación que realizó el Gerente del Metro, nunca se dijo si la optimización iba encaminada a la reducción de costos; nunca se dijo sí el espíritu de la tercera tuneladora es la reducción del plazo; en fin.

Me preocupa mucho esta presentación, con todo respeto, yo creo que el Concejo se merece una exposición mucho más didáctica y comprensible. El punto 1.2 dice: *“empleos directos e indirectos que generará el proyecto, perfiles requeridos para los mismos y cronograma de contratación”*, algo dio lectura brevemente de cuáles son los perfiles y el cronograma de contratación, no se está cumpliendo lo que está dispuesto por el Concejo para informe a los concejales.

Se habla de que 10.400 carpetas se han recibido, no sabemos ¿hasta cuándo van a recibir? ¿Cuáles han sido rechazadas? por qué no todas han recibido, sea por

el perfil. Tengo conocimiento de que existen personas que dicen no me recibieron la carpeta, de pronto no era el perfil. Entonces, todos esos datos necesitamos en un cuadro estadístico y con firma de responsabilidad, para ver cuáles son los empleos directos, los perfiles, el cronograma de contratación de los empleos directos y qué es lo que entendemos por empleo indirecto y cuáles son para nosotros tener, se debe cumplir con lo que el Concejo dispuso para esta sesión y que es el punto al cual se ha convocado. No se ha dicho nada, yo dejo sentada mi preocupación en ese sentido.

SEÑORA ALCALDESA (S): Gracias, tiene la palabra el concejal Guayasamín.

Ingres a la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 17h45; y, pasa a presidir la sesión (15 concejales)

Salen de la sala de sesiones las y los concejales Sr. Sergio Garnica; Dra. Renata Moreno; Abg. Renata Salvador; y, Sra. Ivone Von Lippke, 17h45 (11 concejales)

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Compañeras y compañeros concejales. Yo quiero dejar en este sentido, de alguna manera, sentado las varias preocupaciones e insistir en un tema que puede sonar a ratos, incluso, cansón pero es el hecho de que se está priorizando lo mediático ante lo que realmente está pasando. La explicación que nos dieron satisfactoria o no, para mí poco satisfactoria, no satisfizo en mayor grado, pero debimos haber recibido antes de lo que ocurrió en el sector de Quitumbe, y ahora nos hacen algunas explicaciones que nosotros debíamos haber conocido antes de que eso sea posicionado ante los medios y ante la opinión pública, como lo dijo Jorge, es un tema bastante sensible, pero a la final nosotros somos los últimos en enterarnos.

Lo que yo quiero preguntar, muy directamente y quiero que se explique claramente porque en la exposición que acaba de hacer el señor de CONQUITO, no quedo claro o quisiera que sea más directo; la empresa contratista del Metro tiene o no tiene la obligación, voluntad podemos tener buena voluntad, ¿tiene o no tiene la obligación de contratar a las personas cuyas carpetas fueron entregadas por CONQUITO? Si no tienen esa

obligación, no le mientan a la gente; si no tienen esa obligación no hagan esa promoción, porque podemos recoger cuatro mil carpetas pero ellos pueden tener sus técnicos. Podemos recoger, como CONQUITO, con el perfil que ellos nos dan, seis o diez mil carpetas, pero a la final ellos tienen sus técnicos y van a saber con quienes van a trabajar. Yo quiero que se conteste eso. ¿Tienen o no tienen la obligatoriedad de contratar a la gente que ustedes han precalificado?

MSC. ALFONSO ABDO – DIRECTOR EJECUTIVO DE LA CORPORACIÓN DE PROMOCIÓN ECONÓMICA – CONQUITO: Concejal Guayasamín, la respuesta puntual es no tienen obligación y quisiera, por favor, explicar un poco más cuál es el punto. Si fuera obligación debió haber constado en el contrato original y al no constar en el contrato original, quizás porque no se lo planteó de arranque, el convenio de cooperación interinstitucional es un instrumento, norma legal, que nos permite poner en blanco y negro esa voluntad, obviamente no es obligación.

<p>Ingresan a la sala de sesiones el concejal Ing. Carlos Páez y la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 17h49 (13 concejales)</p>

También, si quisiera decir que pese a que pueden existir muchas preocupaciones al respecto, dar dos ejemplos que son importantes para entender el servicio que estamos brindando a la ciudadanía, con todo respeto. El primero es que en septiembre del año pasado, CONQUITO llevó adelante una feria de empleo, en la hubieron exactamente 400 plazas de trabajo de la empresa privada, en tres días recogimos diez mil carpetas, obviamente, no se contrataron a las diez mil personas y, sin embargo, la gente se sintió atendida porque hay oportunidades.

En segunda instancia, definitivamente el Metro genera una expectativa muy alta y existe mucha gente en desempleo; sabemos, según las estadísticas del INEC que del año pasado, ahora el desempleo pasó de 3.89 a 4.77, por ende las largas filas en las obras de Quitumbe, igual se iban a dar porque la gente necesita empleo; nosotros con el servicio que estamos dando hemos logrado, primero, atender a la gente; segundo, trabajar motivacionalmente, dar tips de cómo buscar un mejor empleo; y, en la bolsa de trabajo no sólo restringirnos a las plazas del Metro, sino también poder servirnos de las plazas que nos dan

las empresas que trabajan con nosotros y otras obras públicas, como por ejemplo en este momento tenemos un convenio con la EPMMOP que nos está requiriendo plazas, obviamente, no en la magnitud del Metro pero también podemos orientar a esta gente que tiene perfiles de obras civiles hacia las obras públicas.

Yo comprendo completamente la preocupación y estamos muy preocupados por el tema de desempleo no sólo en la ciudad sino en el país porque mucha gente viene de otras provincias y, definitivamente, creemos que debemos poder, al menos, atender a la gente y que no hagan filas, así sea afuera del edificio del consorcio, que es lo que hubiera pasado si nadie los recibía en ningún lado.

SEÑOR ALCALDE: Muchas gracias, señor Director. Esas son las inquietudes que se han presentado. Respecto a este tema recordar algo en lo que nosotros hemos sido tremendamente claros y es que, obviamente, es responsabilidad del Consorcio la contratación del personal, el Municipio no puede decidir al respecto, lo que el Municipio pretende es contribuir y aportar para realizar de forma organizada este proceso, de tal manera de que los miles de ciudadanos interesados en obtener un trabajo en el Metro puedan hacerlo a través de un proceso sistemático; de un proceso que contribuya a la preselección de perfiles, a la clasificación de perfiles de acuerdo a las distintas actividades profesionales, esto no es obligación del Municipio, lo está haciendo como un servicio a los ciudadanos y no solamente respecto al proyecto del Metro; recordemos esta bolsa de trabajo, también involucra otros proyectos de infraestructura que está desarrollando el Municipio y también es un aporte para las más de 1.700 empresas privadas que tienen convenios con CONQUITO y que se sirven de esta bolsa de trabajo, por lo tanto, yo no veo en que esto pueda ser negativo, por el contrario es un servicio a la ciudadanía, es un aporte para lo que quizás, de otro modo, hubiera sido tremendamente desorganizado se lo pueda realizar de forma organizada, sistemática y clara.

Sale de la sala de sesiones el concejal MSC. Patricio Ubidia, 17h50 (12 concejales)
--

Recordemos que, además, este esquema de colaboración con la ciudadanía involucra por ejemplo: charlas de capacitación y una serie de herramientas que permiten a quien busca trabajo poder lograrlo y conseguirlo de manera más efectiva y, por supuesto, poner sus perfiles a disposición tanto del consorcio constructor del Metro como de las otras empresas privadas que son parte de este esfuerzo así como también los diferentes proyectos municipales que se encuentran en marcha. Concejala Von Lippke.

CONCEJALA SRA. IVONE VON LIPPKE: Yo solamente quería manifestar que el informe que nos da el señor Abdo, no satisface las inquietudes nuestras. No preguntamos cuántas sillas han puesto, ni cuántas baterías sanitarias han colocado para recibir a la gente, nosotros lo que pedimos es una información más clara de ¿Cuántas carpetas? ¿Qué perfiles? ¿Cuáles no, cuáles sí? Y, además de eso, yo vuelvo a repetir no podemos nosotros ¡cuidado! jugar con la necesidad de la gente; sí era el Consorcio el que iba a tener la responsabilidad, yo creo Alcalde que usted no debía haber salido a decir: se van a recibir tantas carpetas, se debió dejar al Consorcio para evitar este tipo de confusiones en la ciudadanía, porque como se manifestó hasta yo pensé que era el Municipio el que estaba ofreciendo las plazas de trabajo.

No estamos cuestionando el tema de CONQUITO, dice que han recibido como 10.000 carpetas y únicamente han logrado ubicar a 400 personas, yo no creo que las personas que se quedaron sin trabajo hayan salido satisfechas de lo que están recibiendo capacitación. La gente necesita trabajar, la gente necesita comer, la gente necesita sobrevivir, entonces, yo creo que es un engaño el decirnos que han salido todos contentos, a pesar de no ser beneficiados. El que diga que el Municipio hace un servicio con el tema de la contratación de personal y que no es responsabilidad nuestra, yo creo que deberíamos manejar con mucho tino y prudencia este tema de los puestos de trabajo, porque es verdad nosotros no podemos cumplir todas las necesidades de la ciudad y por eso yo había dicho hace un momento, ni que fuéramos, yo creo que ni el Gobierno Central podría ocupar a las personas, darles un trabajo o colocarlos en un sitio de trabajo. No juguemos, yo sí creo que la necesidad de la gente es muy delicado, entonces, yo considero que se dé un informe claro pero no lo que quieren decirnos ustedes sino lo que nosotros queremos oír, lo que nosotros pedimos, no han sido claros y el único número que sé es que dijo que

han puesto 400 sillas, de ahí el número de personas, cuántos fueron elegidos, no sabemos y yo si quisiera que exista un informe sobre este tema ¿qué carpetas no fueron electas? Y ¿cuáles sí?

3. **Protocolización del contrato:** Este punto fue abordado con el tema relacionado con la fecha de suscripción del acta de inicio de obra.

SEÑOR ALCALDE: Señorita Secretaria, pasemos por favor al siguiente punto del orden del día.

II. Informe del señor Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad, sobre la situación de la parroquia Chilibulo, declarada en emergencia.

SEÑOR ALCALDE: En este punto, señoras y señores concejales, me permito plantear lo siguiente: la presentación está lista y el señor Secretario se encuentra presente, sin embargo quien planteó junto con el concejal Guayasamín este pedido, fue la concejala Karen Sánchez, que como ustedes saben dio a luz ayer, por lo tanto no nos puede acompañar esta tarde, por lo que les planteó la posibilidad de reagendar la presentación una vez que la concejala Sánchez, que fue una de las solicitantes de la misma, esté presente. Pero lo pongo a consideración de ustedes, el diferimiento de esta presentación. ¿Alguna objeción?

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Yo creo que es conveniente...

SEÑOR ALCALDE: Sería para cuando esté presente la concejala Sánchez, cuando se recupere.

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: Sería bueno que nos entreguen la presentación.

ING. JUAN ZAPATA, SECRETARIO GENERAL DE SEGURIDAD Y GOBERNABILIDAD: La documentación tiene ya la Secretaría General.

SEÑOR ALCALDE: Pero, insisto, está a consideración de ustedes. Cómo ustedes deseen señores concejales.

CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN: No sabemos la voluntad, porque es algo que puede asumirlo la señora concejala, puede tomar su vacación de maternidad; y eso tendrá ser aclarado. Pero, yo creo que ya la mayoría de concejales se han marchado y en virtud del tiempo podemos reagendarlo.

SEÑOR ALCALDE: Usted como proponente, concejal ¿tiene algún inconveniente? Entonces, si les parece vamos a tomar contacto con la concejala Sánchez, es bueno conocer si va a tomar ese período o no; y, en función de eso decidiríamos si reagendarlo para la próxima o subsiguiente sesión. ¿No sé si para mañana? Porque mañana con toda seguridad la concejala no va a poder, pero quizás para la subsiguiente sesión ordinaria y si, es que, en esa sesión la concejala no estaría presente, de todas maneras realizaríamos la presentación y a ella se la remitiríamos por escrito, si les parece.

CONCEJALAS Y CONCEJALES: De acuerdo.

SEÑOR ALCALDE: Gracias, una vez acordado eso, entonces señorita Secretaria pasemos al siguiente punto del orden del día.

III. Primer debate del proyecto de Ordenanza Metropolitana reformatoria del Título II, referente a las tasas, Capítulo XVI “De la tasa por utilización de la avenida Oswaldo Guayasamín”, Libro Tercero del Código Municipal. (IC-O-2016-029)

SEÑOR ALCALDE: Concejala Hermosa.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Perdón Alcalde, no es de este punto, pero me quede con la intención de hablar y decir simplemente, Alcalde, que la situación en el sector de Chilibulo es preocupante, ahora que estamos teniendo alguna cantidad, ya importante, de lluvia, por favor, que se tomen todas las consideraciones del caso, se precautele todo el polígono de seguridad que debe haber, antes de que esperemos, seguramente, alguna otra

presentación, pero tomemos todas las precauciones necesarias, Alcalde, en ese sector.


SEÑOR ALCALDE: Se están tomando, señora concejala.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Gracias.


SEÑOR ALCALDE: Para abordar el tema, por favor, la representante de la Secretaría de Movilidad hará la presentación respectiva.

REPRESENTANTE DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD: Buenas tardes, señoras y señores concejales, señor Alcalde, el día de hoy en subrogación del señor Secretario de Movilidad, y una vez que fue aprobado por la Comisión de Presupuesto, ponemos en su conocimiento el proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma el título de la tasa por utilización de la avenida Oswaldo Guayasamín.

ESTADO ACTUAL DEL TÚNEL GUAYASAMÍN




- **Diagnóstico:**
 - ✓ Longitud de 1304 m y 11 m de diámetro
 - ✓ **Tarifa del Peaje:** USD 0.40 centavos desde el 2006
 - ✓ Actualmente su recaudo es destinado únicamente al mantenimiento y conservación del tramo comprendido **entre la Plaza República de Argentina, hasta la población de Pifo, que incluye el Túnel.**
 - ✓ Acceso Centro Norte del DMQ: Av. Oswaldo Guayasamín (Vía Interoceánica), que incluye el Túnel ubicado en la misma vía y su área de influencia vial-



Como antecedente, nada más y el estado actual del túnel Guayasamín, que

ustedes conocen, este túnel tiene una longitud de 1304 metros y 11 metros de diámetro; desde agosto de 2005 hasta la presente fecha se cobra un peaje de cuarenta centavos por pasada, la condición para pagar esto es utilizar el túnel Oswaldo Guayasamín para el acceso a la ciudad, es lo que prevé la Ordenanza Metropolitana No. 157, que se encuentra actualmente vigente.

Esta misma ordenanza señala que el recaudo que provenga del peaje que se cobra será destinado únicamente al mantenimiento y conservación del tramo comprendido entre la Plaza República de Argentina hasta la población de Pifo que incluye el túnel. Esto no considera, actualmente, lo que conlleva también el área de influencia vial, que es conocido como el acceso centro norte al Distrito Metropolitano de Quito, que comprende la Avda. Oswaldo Guayasamín, con sus conexiones al hipercentro que es la Avda. Eloy Alfaro, Avda. Diego de Almagro, Avda. 6 de Diciembre, Avda. Shyris, así como la Avda. Simón Bolívar y la Avda. Interoceánica, actualmente este recaudo es destinado únicamente al mantenimiento y conservación de la Avda. Interoceánica que comprende el túnel Guayasamín.




- **Problemática:**

La capacidad máxima analizada del Túnel es de 25.000 vehículos; al momento existe un **tráfico aproximado 34.000 vehículos** que circulan a diario , excediendo su capacidad

✓ Una gran cantidad de viajes se realizan desde la periferia de la ciudad de Quito hacia el hipercentro utilizando el Túnel Guayasamín, especialmente en horarios picos.

✓ La optimización de la vía implica la implementación de alternativas a la infraestructura.

✓ A fin de cumplir el objetivo planteado, es necesario aclarar la normativa relacionada con el peaje y su destino contenida, con el propósito de optimizar integralmente el servicio de movilidad para el **acceso Centro Norte del DMQ y su área de influencia.**



El túnel Guayasamín fue previsto en agosto de 2005 para tener una capacidad máxima de 25.000 vehículos al día, actualmente existe un tráfico aproximado de 34.000 vehículos que circulan a diario, excediendo así su capacidad. Esta gran cantidad de viajes se realizan tanto desde la periferia de la ciudad de Quito hacia el hipercentro y viceversa utilizando el túnel Guayasamín, especialmente en horarios picos, que ha perjudicado altamente la movilidad y la vialidad en esta zona.

Ingresan a la sala de sesiones los concejales Sr. Sergio Garnica y Sr. Marco Ponce, 18h02 (14 concejales)

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 18h02 (13 concejales)

Por lo tanto y con estas consideraciones es necesario que se tomen medidas para optimizar la vía que implica, además, la implementación de alternativas a la infraestructura vial que existe actualmente, y a fin de cumplir con el objetivo planteado, es necesario aclarar la normativa que consta actualmente en la Ordenanza Metropolitana No. 157 y que está relacionada con el cobro del peaje, con la finalidad de ampliar el destino de los recursos que son recaudados y con el propósito de optimizar integralmente el servicio de movilidad, no sólo en la Avda. Interoceánica sino a toda la vía que comprende el acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito así como su área de influencia.

- **Recaudación:**

- ✓ **La recaudación del Peaje** ha permitido cubrir los costos generados para la operación y mantenimiento de la vía Interoceánica.

- ✓ Para la optimización del Acceso Centro Norte se requiere cubrir los costos relacionados con la **construcción, operación y mantenimiento de la zona**.

- ✓ **Respecto a los Descuentos y Exoneraciones**, la EPMMOP ha venido realizando exoneraciones y descuentos.

- ✓ La exoneración aplica a los vehículos de uso oficial como Policía Nacional, Bomberos, Ambulancias y otros beneficiarios.

Respecto a la recaudación que conlleva el cobro del peaje que ha sido fijado en cuarenta centavos desde agosto de 2005, ha permitido cubrir los costos generados para la operación y mantenimiento de la vía Interoceánica, y para la optimización del acceso centro norte se requiere cubrir también los costos relacionados con la construcción, operación y mantenimiento de esta zona.

En el cobro de este peaje, además, se ha previsto la aplicación de ciertos descuentos y exoneraciones que actualmente aplica la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, amparados en las Resoluciones de Alcaldía, de aquella época.

QUITO
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

• BASE LEGAL:

CONSTITUCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Art 238: GADS gozarán de autonomía política, administrativa y financiera; Art. 264: Competencias GAD: “3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.” y “5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.”;
COOTAD	<ul style="list-style-type: none"> Art. 87 literal c): Atribuciones del Concejo Metropolitano: “Crear, modificar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute.”; Art. 568 literal i): Permite la creación de tasas por otros servicios de cualquier naturaleza a cargo del MDMQ; y,
Ordenanza Metropolitana 157	<ul style="list-style-type: none"> Libro Tercero del Código Municipal, el Concejo Metropolitano incluyó el Capítulo XVI denominado “DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMÍN”, que dispuso el pago del peaje por utilización de la mencionada vía, a los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito, utilizando el túnel ubicado en la Avenida Oswaldo Guayasamín (Vía Interoceánica);

Con estos antecedentes y amparados, básicamente, en lo que prevé la Constitución, en el artículo 238 que señala que los GADS gozan de autonomía política, administrativa y financiera; y, en el artículo 264 se establece que es competencia de los gobiernos autónomos descentralizados: planificar, construir y mantener la vialidad urbana así como crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 18h03 (14 concejales)

También, amparados en lo que señala el COOTAD en su artículo 87, literal c) que respecto a las atribuciones del Concejo Metropolitano, una de ellas es crear, modificar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute el gobierno autónomo descentralizado, en concordancia con lo que señala el artículo 568 literal i) que establece que estas tasas pueden ser destinadas, también a servicios de cualquier naturaleza.

Finalmente, amparados en lo que señala actualmente la Ordenanza No. 157, que fue expedida en agosto de 2005 y que fue la que dio paso a la creación de

la tasa por utilización de la Avda. Oswaldo Guayasamín, y que actualmente señala que el destino de los recursos que provengan de este peaje serán destinados únicamente al mantenimiento y conservación de la vía.

- **TEXTO PROPUESTO ORDENANZA:**



Artículo 1.-Sustitúyase el texto del capítulo XVI “DE LAS TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMÍN”, del libro III del Código Municipal, por el siguiente: “DE LA TASA DE UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL MDMQ”

“Artículo ... (1).- Peaje por utilización de la vía.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito, utilizando el acceso centro norte del MDMQ, deberán pagar un peaje que será destinado a la construcción, operación, conservación y mantenimiento del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial.”

“Artículo ... (2).- Hecho generador.- La utilización del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial, como medio de ingreso y salida de vehículos motorizados.”

- **TEXTO PROPUESTO ORDENANZA:**

“Artículo ... (3).- Sujeto activo.-Es el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP) en ejercicio de sus competencias.

“Artículo ... (4).- Valor.- El valor del peaje con sus respectivos descuentos, serán fijados por el Alcalde mediante resolución administrativa, en base a los estudios de los costos de construcción, operación, conservación y mantenimiento que se generen en el acceso centro norte del DMDQ y su área de influencia vial; y, deberán considerarse las obligaciones asumidas por el Municipio o sus empresas metropolitanas en el marco de los modelos asociativos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente.

“Artículo ... (6).- Exoneraciones.- Exceptúense del pago del peaje regulado por la presente Ordenanza, a los vehículos de emergencia pertenecientes, a la Policía Nacional, Bomberos Cruz Roja, Defensa Civil, Ambulancias públicas o privadas, a los vehículos de uso oficial para el control de tránsito pertenecientes a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) y los vehículos, que en ejercicio de sus actividades, sean destinadas al mantenimiento y conservación del acceso Centro Norte y su área de influencia vial.

Tomando en cuenta todas aquellas consideraciones, el día de hoy; señoras y señores concejales, proponemos que se apruebe el texto de la ordenanza que prevé en su primer artículo: sustituir el texto del capítulo XVI “De la Tasa por Utilización de la Avenida Oswaldo Guayasamín”, del libro III del Código Municipal, por el siguiente: “De la Tasa de Utilización del Acceso Centro Norte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito”, esto con la finalidad de que abarque toda el área de influencia vial y ya no sólo la Avda. Interoceánica, donde se encuentra actualmente el túnel.

El siguiente artículo de la reforma señala que: el peaje por utilización de la vía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito, utilizando el acceso centro norte del distrito, deberán pagar un peaje que será destinado a la construcción, operación, conservación y mantenimiento del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial, esto con la finalidad de ampliar el destino de los recursos que actualmente se dirigen solamente al mantenimiento y conservación de la Avda. Interoceánica, donde se encuentra actualmente el túnel.

Sale de la sala de sesiones el concejal Econ. Luis Reina, 18h05 (13 concejales)

El siguiente artículo, habla del hecho generador, y señala que el mismo es la utilización del acceso centro norte y su área de influencia vial como medio de ingreso y salida de vehículos motorizados. El sujeto activo y ratificando lo que señala la Ordenanza Metropolitana No. 157, es el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP) en ejercicio de sus competencias.

El siguiente artículo de la reforma ratifica lo señalado en la Ordenanza Metropolitana No. 157, atando además aquello que en la práctica se lleva adelante que es la aplicación de descuentos para las personas que utilizan los medios electrónicos de pago, como el TAG y señala: El valor del peaje con sus respectivos descuentos, serán fijados por el Alcalde mediante resolución administrativa, en base a los estudios de los costos de construcción, operación, conservación y mantenimiento que se generen en el acceso centro norte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial; y, deberán considerarse las obligaciones asumidas por el Municipio o sus empresas metropolitanas en el marco de los modelos asociativos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente.

Con relación a las exoneraciones, así mismo para aplicar aquellas que actualmente ya se aplican, para garantizar el servicio, especialmente de los vehículos de emergencia, hemos propuesto este último artículo que señala: Exceptúense del pago del peaje regulado por la presente Ordenanza, a los vehículos de emergencia pertenecientes a la Policía Nacional, Bomberos Cruz Roja, Defensa Civil, Ambulancias públicas o privadas, a los vehículos de uso oficial para el control de tránsito pertenecientes a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) y los vehículos, que en ejercicio de sus actividades, sean destinadas al mantenimiento y conservación del acceso Centro Norte y su área de influencia vial.

Hasta aquí es el texto propuesto que tiene como finalidad optimizar las obras que se lleven adelante en esta importante zona de acceso a la ciudad. Gracias.

Ingresa a la sala de sesiones el concejal Econ. Luis Reina, 18h07 (14 concejales)

SEÑOR ALCALDE: Gracias. Concejal Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Efectivamente, esto fue tratado en dos sesiones de la Comisión de Presupuesto y en el informe de la comisión se dice, aunque tal vez y voy a poner más cuidado antes de firmar, que quede suficientemente destacado que existieron algunas observaciones que llevaron a una modificación del texto, este último texto ya recoge varias de esas observaciones.

Las observaciones iban en el sentido de que, después ratificado como criterio por el Procurador del Municipio, respecto a la facultad que esa propuesta entregaba al Alcalde de hacer exoneraciones, efectivamente, las exoneraciones deben estar expresadas en la norma; y, también hubo observaciones al informe que presentó la EPMMOP para justificar técnica y financieramente el sistema.

Yo quiero, decir que se plantearon varias observaciones a las cifras y otros aspectos, yo debo decir que tengo todavía observaciones al informe de la EPMMOP. En la sesión anterior se reconoció que las observaciones que hice estaban fundamentadas y se han corregido, pero aparecen otros elementos nuevos.

El peaje estaba destinado al mantenimiento del túnel y la vía, yo no estoy en desacuerdo que se contemple un sistema de peaje para todo el acceso centro norte, como se lo está llamando, no estoy en desacuerdo con ese criterio pero hay que garantizar el mantenimiento del túnel y de la vía, por lo tanto hay que fijar un presupuesto, lo que cuesta o lo que va a costar ese mantenimiento, porque hay que tener en claro que de alguna manera ese presupuesto tiene que estar financiado, porque no por ampliar el servicio vamos a descuidar una cuestión tan importante como el túnel Guayasamín o la Interoceánica.

Entonces, pedí un cuadro en el que se establezcan los detalles de lo que sería el costo de ese mantenimiento e hice algunas referencias; se dice que se ha gastado 12'322.000 para el mantenimiento integral, que es una vida útil de

ocho años y, luego se establecen también algunos temas de mantenimiento rutinario que dicen a un costo aproximado de 20.000 dólares por kilómetros; 500 mil dólares anuales, eso significa 25 kilómetros, más o menos, de extensión de la vía y después dice: mantenimiento periódico: este tipo de mantenimiento puede ser realizado cada cinco o seis años requiere un presupuesto de 250.000, se supondría que es anual; pero en el párrafo siguiente dice: con un presupuesto aproximado de dicho período ¿en qué período? ¿Los ocho años? de 6'250.000,00 dólares, me parece que hay que tener un cuadro preciso de lo que cuesta el mantenimiento del túnel Guayasamín, porque de alguna manera cualquier sistema de ampliación o de fijación de peaje no sólo que tiene que establecer, como dice el texto de la ordenanza, eventualmente las nuevas construcciones o desarrollos de proyectos sino el mantenimiento de lo vigente y el nuevo mantenimiento. Entonces, es absolutamente importante que quede clarificado y a mí me parece que hay alguna falla en los números o no entiendo bien los resultados. Yo pediría que se aclare esa cuestión.

Me extraña lo relacionado a las cifras, de lo que son los descuentos de carga inicial, 25% cuando en la norma vigente está en 5% y luego en las recargas que también se incrementan esos descuentos, entonces por ahí, me parece que, hace falta una pequeña aclaración del texto. El tema de las recargas es lo importante en los descuentos ¿qué significa? Me parece que hay que consolidar esa cifra.

Yo pido que se revisen las cifras, si es del caso revisar las cifras o me lo aclaren ahora, pero en el soporte técnico se hagan los ajustes, sea de cifras o de redacción, para que el asunto quede muy claro porque si se dice un período ¿cuál período? ¿Cinco u ocho años? ¿A qué período nos referimos? Entonces, a lo mejor no hay equivocación de cifras, pero se debe mejorar la redacción para que el asunto quede suficientemente claro. Yo, en principio no tengo otras observaciones al texto de la ordenanza propiamente tal.

SEÑOR ALCALDE: Señor concejal, el señor Gerente de la EPMMOP va a atender las inquietudes que usted ha señalado. Siendo este tema puntual, si le parece, absolvamos esa duda porque es una presentación que estaba preparada y en realidad deberíamos haberlo hecho antes. Yo creo que esta presentación va a satisfacer mucho sus dudas, por lo tanto, si les parece el

señor Gerente hará su exposición y luego continuaremos con las intervenciones.

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

Señor Alcalde, señoras y señores concejales, me voy a permitir entregarles una presentación que clarifica todas sus preguntas, señor concejal Albán; y también pretende mostrarle anticipadamente a ustedes, algo que hemos venido trabajando durante diez meses, para conseguir la construcción del nuevo acceso centro – norte para la ciudad de Quito.

Básicamente, me voy a permitir recordar aspectos importantes de la presentación de la Secretaría de Movilidad, para lo cual se pasarán las presentaciones.

DISPOSICIONES DEL CODIGO MUNICIPAL

El Título II, referente a Las Tasas, del Libro Tercero del Código Municipal, sancionada el 31 de octubre del 2005, Capítulo XVI denominado “DE LA TASA POR UTILIZACIÓN DE LA AVENIDA OSWALDO GUAYASAMÍN”, dispone:

- El pago del peaje por utilización de la mencionada vía, a los conductores de vehículos automotores que ingresen o salgan de Quito, utilizando el túnel ubicado en la Avenida Oswaldo Guayasamín (Vía Interoceánica);
- El destino de los ingresos del peaje se encuentra destinado a la operación y mantenimiento del túnel, así como la conservación de la vía

www.epmmop.gob.ec

Estas son las disposiciones generales del Código Municipal, que muy bien fueron explicadas, esto está motivado en este marco jurídico.

Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 18h15 (13 concejales)

PLAN MAESTRO DE LA MOVILIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL

El Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito aprobado para los años 2009-2025, permite a la infraestructura vial de manera sostenible:

- Consolidar el sistema metropolitano de circulación multidireccional y multimodal con la debida articulación y conectividad entre las distintas zonas del territorio y con una adecuada relación con el uso del suelo;
- Respetar las jerarquías funcionales asignadas de conformidad con el Plan de Gestión de Tráfico; y,
- Contar con los elementos de equipamiento necesario

www.epmmop.gob.ec

Luego tenemos el Plan Maestro de Movilidad de la infraestructura vial de la ciudad.

DEMANDA DE CIRCULACION EN LA VIA INTEROCEANICA TUNEL GUAYASAMIN

Actualmente, existe la demanda de 34.000 vehículos que circulan a diario por el túnel Guayasamin, estructura que forma parte de la Av. Interoceánica que conecta el Centro Norte de Quito, con la Av. Simón Bolívar, el Aeropuerto Internacional de Quito “Mariscal Sucre”; y, las localidades ubicadas al norte y sur oriente del DMQ.

www.epmmop.gob.ec



También algo que vivimos todos los días, que es la sobredemanda a la que ha sido expuesto el túnel Guayasamín, que fue diseñado para 25.000 vehículos y ahora recibe una carga de 34.000.

Es así que la solución Guayasamín que estamos planteando, no es la construcción de un túnel sino incorpora la construcción de nuevos intercambiadores y de un puente alterno o paralelo que permite ampliar o duplicar, más que duplicar, la capacidad que tiene actualmente la Interoceánica para brindar el flujo vehicular adecuado que necesita el hipercentro de la ciudad.

SOLUCIÓN A LA MOVILIDAD EN EL ACCESO CENTRO NORTE DEL DMQ.-

Se ha considerado, a estos tramos de la infraestructura vial, dentro de los puntos vulnerables en la Red Vial Metropolitana, según el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito (2009-2025), por lo que es necesario desde ya, otorgar una solución a la movilidad en este importante acceso y salida a la ciudad de Quito, con la construcción del Puente Guayasamín y los Pasos Deprimidos de la Plaza Argentina e intersección de las avenidas Shyris y Eloy Alfaro.

www.epmmop.gob.ec



En esa línea estamos trabajando en intercambiador de la Plaza Argentina; el intercambiador de Nayón – Tanda; el intercambiador de la Shyris y Eloy Alfaro; y, la gran solución de puentes que incorpora adicionalmente en casi cuatro kilómetros de extensión de un nuevo sistema de peaje, al estilo de tele peaje pero que invierte el sistema.

Ahora tenemos cuatro cabinas de pago manual, dos cabinas de tele peaje, el sistema iría a la inversa, es decir, tres carriles de cada lado, porque el peaje también se ampliaría de tele peaje y una cabina de pago manual, porque estamos pensando siempre en el bolsillo ciudadano, en donde estas excepciones se enmarcan dentro de algo que voy a explicar a continuación, estas reducciones.

EXONERACIONES Y DESCUENTOS EN LA TARIFA DE PEAJE

Con fundamento las Resoluciones Nos. A0050 y A0073, de 31 de julio y 1 de noviembre de 2006, emitidas por el señor Alcalde Metropolitano de Quito, la EPMMOP, en la Estación Oswaldo Guayasamin, determina desde el 31 de julio de 2006:

- El tráfico libre de vehículos que brindan servicios a la comunidad, en especial a los vehículos de: ambulancias, bomberos, defensa civil y policía nacional;
- Los siguientes descuentos en tarifas prepago y pospago:
- 25% para una carga inicial (0.30 ctvs por pasada). (Resolución No. A0073)
- 25% (Resolución No. A0073) y 5% (Resolución No. A050) adicional para quien prepague pasadas desde la primera recarga (0.285 ctvs)
- 25% para quienes pospagan pasadas (0.30 ctvs) (Resolución No. A0073).

www.epmmop.gob.ec

Las exoneraciones, es el término adecuado son de cuatro tipos que en definitiva son cinco, si hablamos que el tráfico libre se establece para los vehículos: ambulancia, bomberos, defensa civil y policía nacional, tal como fue estipulado en las resoluciones, tanto en la 0050 como en la 0073 del año 2006. Adicionalmente, se estableció en ambas resoluciones que para pre y pos pago tendríamos para carga inicial el 25% de descuento por pasada a 30 centavos, eso se estableció en la Resolución A 073, es decir que adicionalmente en la 73 se estableció un descuento del 25% y un 5% adicional que se señaló en la Resolución 050 para quien prepague pasadas desde la primera recarga.

La Resolución A 073 le da adicionalmente un beneficio adicional de otro 5% para la primera tarjeta y las adicionales, siempre que sea prepago. Adicionalmente, se da una excepción del 25% para quienes pos pagan, es decir que para quien prepaga se le benefició con un 5% adicional. Es decir, que tenemos tres tarifas diferenciadas. Una gratuita para los vehículos de servicio público; una de 28.5 centavos, una de 30 centavos y una de 40, que es la que paga el que no tiene la tarjeta de tele peaje.

¿Quiénes los pagan? Son los que tienen su tarjeta pero adicionalmente se les carga después.

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: Para esto deberíamos definir qué significa el acceso centro – norte. En la exposición de motivos define una serie de áreas de influencia, pero ya definir esto. Debería estar explícitamente escrito qué significa el centro – norte. Ahora, comentábamos con la concejala, si alguien viene y revisa las ordenanzas no sabría qué significa el acceso centro – norte, definamos Alcalde para también poder tomar esos datos y hacer los cálculos necesarios.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Señora concejala, solamente terminó de responder la pregunta del señor concejal, para quien los paga es para quien se le debita, porque también tenemos el sistema de débito, es decir usted pasa y se le debita de la tarjeta de crédito, entonces es el sistema de pago que tenemos al servicio ciudadano.

Sobre la consulta de la señora concejala, de definir el acceso centro norte, el acceso centro norte lo hemos definido como el acceso...

CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA: No conste, Alcalde...

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: La idea es que conste, Alcalde...

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Lo que sucede es que podría ser incluido e incorporado en la ordenanza, sin ningún problema, por lo que pretende es definir que el acceso centro – norte es la solución Guayasamín que actualmente es el túnel Guayasamín.

FLUJO ANUAL ESTIMADO DE RECAUDACIÓN E INVERSIÓN DEL PEAJE

Flujo Anual Estimado	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Manual	\$ 273.744	\$ 1.579.887	\$ 1.902.622	\$ 2.033.739	\$ 2.134.865	\$ 2.344.581	\$ 2.351.955	\$ 2.715.408	\$ 2.686.823	2.670.658
Recaudación Automática	\$ 190.005	\$ 807.751	\$ 976.692	\$ 1.083.049	\$ 1.176.750	\$ 1.152.319	\$ 1.289.601	\$ 1.329.301	\$ 1.791.858	1.572.857
Recaudación Total	\$ 463.749	\$ 2.387.638	\$ 2.879.313	\$ 3.116.788	\$ 3.311.615	\$ 3.496.900	\$ 3.641.556	\$ 4.044.710	\$ 4.478.681	4.243.515
Gastos Mantenimiento y Obras	\$ 1.253.110	\$ 1.211.437	\$ 1.309.598	\$ 2.791.449	\$ 1.328.120	\$ 2.282.292	\$ 3.348.582	\$ 2.888.688	\$ 1.744.279	952.559
MARGEN OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	\$ (789.361)	\$ 1.176.201	\$ 1.569.716	\$ 325.339	\$ 1.983.495	\$ 1.214.608	\$ 292.973	\$ 1.156.021	\$ 2.734.402	\$ 3.290.956

www.epmmop.gob.ec

Es importante que ustedes conozcan el flujo de dinero que hemos recibido como Municipio de Quito, desde el año 2006 hasta el año 2015. Este cuadro marca el esquema que hemos tenido de recaudación manual – automática, la recaudación total que en promedio podríamos decir, de que cuando se estabilizó u obtuvo una curva de crecimiento regular, estamos hablando de entre tres y medio y cuatro y medio millones de dólares, desde el año 2009 hasta el año 2015, y es una tasa que ha tenido crecimiento de en promedio de un 5% anual, excepto en el último año, es importante señalar esto porque por un lado el túnel se saturó y por otro lado han existido medidas que han desestimulado el uso del automóvil y la compra de los mismos. La Ruta Viva, más bien le trajo más tráfico al peaje. Es una dinámica de que en realidad, todo el hipercentro, inclusive hay muchos viajes que pasan por el túnel Guayasamín, la Ruta Viva en realidad conecta con la Simón Bolívar...

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Pero no le trae más tráfico al túnel, porque si recaudaron en el 2014, 4.400; y en el 2015 4.200, eso es menos.

concejales)

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Eso es menos, pero han sido desviados también para otros sectores. No le trae más tráfico a la Ruta Viva, si lo analizamos de esa manera.

La recaudación total están en la lámina; los gastos de mantenimiento y obras también se muestran, esos son los gastos que hemos tenido anualmente y reposan en la EPMMOP. Debo recordar que el peaje es parte de un fideicomiso, que tiene miembros, el Alcalde como el Presidente de ese fideicomiso y tiene normalmente delegado al Gerente de la EPMMOP como el miembro que participa o preside la junta del fideicomiso. Es así que, tras el margen de operación, el saldo entre lo que se recauda y lo que se gasta han arrojado los números que usted pueden observar en pantalla.

MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA INTEROCEÁNICA EN LOS 25 KMS.

La vía Interoceánica durante años anteriores, ha recibido mantenimiento sin que estos trabajos hayan sido suficientes para conservar la vía en buen estado tras el alto grado de usuarios que circula por dicha vía.

En Noviembre de 2015, se inició la rehabilitación integral de la vía Interoceánica con recursos provenientes del excedente generado por la diferencia entre la Recaudación del Peaje y el Gasto de Operación y Mantenimiento del Peaje Oswaldo Guayasamín desde el año 2006.

El mantenimiento integral tiene una vida útil de 8 años; y, el presupuesto destinado para la ejecución de tales obras, fue de aproximadamente USD 12.322.610,00.

www.epmmop.gob.ec

En general nosotros hemos utilizado los recursos que encontramos en el fideicomiso para reconstruir la Avda. Interoceánica que, en general, no fue

mantenida durante más de 30 años. Hemos intentado conseguir la documentación que sustente cual fue el inicio de la Avda. Interoceánica, cual fue el hito que marcó su construcción porque hubieron distintas etapas hasta llegar a los 25 kilómetros que llegan a lo que antes era la Y de Pifo, que ahora tiene un intercambiador que nos conecta con la E 35.

Sin embargo, hay que resaltar que estos dineros que ahora hemos gastado en la reconstrucción de la Avda. Interoceánica, son alrededor de doce y medio millones de dólares. Suponen que toda esta inversión, y me voy a pasar a aspectos más técnicos porque una reconstrucción de una vía puede durar o debe durar mínimo ocho años pero eso puede mejorarse en períodos anuales que pueden llegar hasta los quince años, dependiendo del tipo de mantenimiento que se haga de la misma. Es así que la norma nos recuerda a los ingenieros que a los tres años debemos ir a la vía, verificar el estado, hacer mediciones de agrietamiento, de fisuras y de corregir todas las fallas que pueda haber tenido la vía en su etapa ya de operación.

Por todo esto, nosotros esperamos sinceramente, que la vía Interoceánica, porque es una inversión grande la que hubo que hacer para reconstruirla, tenga una vida, por lo menos, de diez años útiles.

Desde el 2006 hasta el 2015 son nueve años, en los que se ha venido, por así decirlo, ahorrando o capitalizando todos esos recursos y ahora los hemos invertido en lo que la ordenanza hasta este momento, estamos pidiendo la modificación de la misma porque pensamos que esos recursos tal como estaban en la ordenanza tenían que ser utilizados en lo que señala la ordenanza, esto es en el mantenimiento y rehabilitación de la vía.

Ahora para que podamos ampliar la vía y construir una solución alterna, es por eso que les estamos solicitando se considere que el término “construcción” también debe ser incorporado para que el peaje también pueda pagar la construcción de lo que acabo de mencionar. Intercambiadores, puente alterno y una solución que va de la mano o va paralela y que amplía y por así decirlo, a lo que todos hemos transitado seguramente la vía Alóag – Santo Domingo, porque es una suerte de crecimiento también hasta el actual peaje, el nuevo peaje y da un poco más abajo al sector que ahora se conoce como El Cóndor,

por la escultura que instalamos a inicios de esta administración y el peaje...

Ingresar a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 18h26 (13 concejales)

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: ¿Está ya calculado, programado, cuánto va a costar...?

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Como lo indiqué al inicio de la presentación, hemos trabajado durante 10 meses en un análisis de varias propuestas, hemos firmado un memorando de entendimiento que el día de mañana tenemos directorio de EPMMOP para hacer una sustitución del mismo, porque hay una motivación muy grande a no utilizar recursos de la Municipalidad porque carecemos de los mismos y utilizar recursos del consorcio proponente. Esto nos va a permitir y tenemos analizada técnica, jurídica y financieramente, es el consorcio chino...

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Un punto de orden, a mí no me parece pertinente ese tipo de observaciones. Está claro el sentido de que lo que se trata es de modificar el sistema de peajes que además, tal como se insinúa debería ser integral para todo el centro norte, eso implica la Ruta Viva también, lo cual de alguna manera es necesario y fue parte de los entendimientos y acuerdos con la CAF, y por lo tanto establecer un sistema integral de peajes que considere todas estas tareas de mantenimiento, de repago de la deuda de la Ruta Viva y de construcción, con eso estoy de acuerdo, pero no está en función de un memorando de entendimiento no, está en función de desarrollar un concepto; un memorando de entendimiento tendrá que ser examinado con posterioridad ¡por favor! Entonces, no es pertinente que se justifique una modificación de esta ordenanza, no es pertinente, en función de un memorando de entendimiento, por favor.

Hemos planteado desde antes, se hizo el estudio para la Ruta Viva, el peaje en la Ruta Viva; no estamos en desacuerdo, yo no estoy en desacuerdo con el concepto de peaje, creo que varios de nosotros, así será pero no está en función de ningún memorando de entendimiento ¡por favor!, no es pertinente

plantearlo así. Entiendo, que es una empresa pública, a lo mejor eso arregla y justifica otras cosas, pero por lo pronto lo que estamos discutiendo es: cambiamos, establecemos y viabilizamos un sistema de peaje para todas las vías centro norte, que le digo gerente – ya salió Anabel – que si está definido en el primer punto de la exposición de motivos está definido lo que se entiende como acceso Centro Norte, tal vez hay que precisar o ampliar pero está definido. Me extraña que usted diga que hay que incorporar, si está definido. Me extraña que usted no haya hecho esa aclaración.

Entonces, se está viabilizando un sistema de peaje integral, esa es la discusión de fondo, y como estamos reformando una ordenanza, mi preocupación es: garanticemos el mantenimiento de lo que servía antes del asunto, ¿qué sistema de peaje se establece? ¿De qué monto? ¿Por cuánto? no está contemplado de manera general, me parece que en el artículo cinco de la propuesta de ordenanza, esa es otra discusión pero por lo pronto lo que se está discutiendo y en el sentido de la discusión es, modifiquemos el sistema de peaje y démosle la suficiente cobertura para atender el sistema del acceso centro – norte. Discúlpeme, pero hay que discutir con propiedad.

SEÑOR ALCALDE: Yo coincido con usted, concejal. Supongo que la respuesta del señor Gerente fue en atención a la interrogante específica del concejal Del Pozo, pero en realidad y coincido en que lo que aborda la ordenanza son temas conceptuales y es así como está establecida, y creo que todos estamos de acuerdo en ese espíritu. Me permite, concejal, concluyamos la exposición del señor Gerente para iniciar la ronda de consultas e inquietudes. Este fue un punto de orden.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Es así que estamos nosotros previendo que en los próximos diez años tengamos que hacer una intervención igual, de aproximadamente 12 millones de dólares.

MANTENIMIENTO DE LA VÍA INTEROCEÁNICA

Concordante con la rehabilitación ejecutada en toda la longitud de la vía Interoceánica, ésta requerirá en forma anual, la intervención en los siguientes aspectos:

1.- Mantenimiento Rutinario:

Perfilado de taludes; limpieza de cunetas de coronación; limpieza de encauzamiento; dragado de cauces; construcción de desvíos; reparación de exudación; bacheo; cuidado de parques y jardines; colocación de matamalezas; limpieza de derrumbes menores; reconformación de espaldones; pintura de puentes; acondicionamiento de muros.

Estas actividades al ser evaluadas por km de vía, en toda la sección, se estima un costo aproximado de 20.000 USD dólares por Km.

Lo que requiere un presupuesto anual de: USD. 500.000,00 (quinientos mil dólares)

www.epmmop.gob.ec



Sin embargo, hay momentos en los que vamos a tener que invertir también dinero en mantener esta vía en las mejores condiciones para prolongar, inclusive, a más de diez años esta infraestructura que ahora nos ha costado tanto a quiteños y quiteñas. Es así que aproximadamente en lo que es: limpieza de cunetas de coronación; limpieza de encauzamiento; dragado de cauces; construcción de desvíos; reparación de exudación; bacheo; llenados de fisuras; matamalezas; limpieza de derrumbes menores; reconformación de espaldones; pintura de los puentes; acondicionamiento de muros. Todos estos trabajos hemos evaluado que, aproximadamente, el gasto por kilómetro es de veinte mil dólares y eso supone al año una inversión estimada de 500 mil dólares.

Eso depende también de las condiciones climáticas, del flujo vehicular que tengamos con nueva incorporación de otras soluciones viales en la ciudad o de los nuevos sistemas que puedan venir; probablemente desincentivemos el uso del vehículo y la carga misma de la vía disminuya, con lo que el mantenimiento, posiblemente, tengamos que hacerlo en períodos más espaciados y no inversiones tan altas.

MANTENIMIENTO DE LA VÍA INTEROCEÁNICA

2.-Mantenimiento Periódico

Este tipo de mantenimiento que comprende:

Reconstrucción de alcantarillas, reconstrucción de cunetas, reconstrucción de cunetas de coronación, reparación de erosiones, mantenimiento de estructuras.

Y será realizado cada 5 o 6 años, requiere un presupuesto aproximado en dicho período de USD.6.250.000,00.

www.epmmop.gob.ec

También tenemos un mantenimiento periódico de una infraestructura que no es vial sino que es la reconstrucción de alcantarillas, reconstrucción de cunetas, reconstrucción de cunetas de coronación, reparación de erosiones y mantenimiento de estructuras. Al día de hoy, si bien hemos repavimentado y reconstruido la Interoceánica, todavía estamos en el proceso de rehabilitar el puente antiguo sobre el río Chiche, porque es una vía que todavía tiene mucho tráfico vehicular y merece un mantenimiento y un reforzamiento adecuado. Para eso, en las estimaciones hemos tratado de recopilar información histórica dentro de la EPMMOP porque en anteriores administraciones sí se han hecho mantenimientos, en el mismo puente anterior del río Chiche y esos datos nos han permitido evaluar que en estos 25 kilómetros con toda la infraestructura que se tiene se tendría que hacer una inversión de aproximadamente 6'250.000,00 dólares, cada seis años, lo que nos arroja un millón de dólares por año, aproximadamente; en lo que sí vamos sumando estaríamos hablando de una inversión de 1'500.000,00 dólares.

Sí hablamos además, de que tenemos una inversión cada diez años, para hacer números redondos y para que el ejercicio sea didáctico, tendríamos cada cinco

años; si hacemos a un millón doscientos mil por año, cada diez años serían dos millones cuatrocientos mil dólares, sumados al millón quinientos estaríamos hablando de 3'700.000 dólares de inversión. Un millón doscientos sería para diez años y si hay que hacerlo cada cinco años serían dos millones cuatrocientos.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: No,...

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: En la anterior lámina teníamos una intervención cada cinco años, pero está bien. Si gusta también lo hacemos como usted lo plantea. Hagámoslo por año, a diez años, en los cinco primeros años vamos a tener una inversión de 1'200.000; si lo hacemos a la inversa el 1'700.000 que teníamos tendríamos que dividirlo para dos, porque es en un período de diez años. Entonces, tendríamos aproximadamente 850.000 dólares más de inversión; más el 1'200.000, estaríamos hablando de 2'050.000 dólares que requiere la Interoceánica, en promedio de inversión anual con el mantenimiento que le hemos hecho en esta ocasión, eso nos permite tener una idea clara de cuáles son los recursos que como Municipio de Quito debemos tener para mantener la vía que actualmente tenemos y es ahí donde tenemos muy claro que, y si me permiten hacer el ejemplo con el memorando de entendimiento que tenemos lo que trataría de observar es de garantizar que el ejercicio que hemos hecho con las diferentes empresas proponentes, es de garantizarnos a través de una alianza estratégica que contemos con los recursos, que el peaje sirva para construir las obras y el sistema de peajes, coincido con usted señor concejal, porque estamos evaluando en Ruta Viva la incorporación de los peajes, para también terminar con la Fase 3 que es tan importante concluir y, además, llevar esto para que el peaje nos sirva para la construcción, para el repago del crédito a la institución que sea, puede ser la CAF u otra, porque la Ruta Viva se construyó de esa manera y es así que también debemos encontrarle la manera de que con una vía de primer orden también nos cueste por su uso, porque los recursos, más en épocas de austeridad, cuando los recursos no abundan; tienen que salir de la participación de todos los que usamos automóviles y que utilizamos las vías.

Es así, señor Alcalde y señor concejal, los números que he indicado, son

números estimados en cuanto a las proyecciones que tenemos, con el tráfico vehicular que tenemos pretende ejemplificar que el recurso que necesitemos para invertir anualmente, tras la rehabilitación ejecutada es de 2'000.000 por año, y esos son los recursos que debemos garantizar que el peaje le entregue a la ciudad, sea cual sea el mecanismo que el peaje, finalmente, sea la herramienta de repago para que cualquier obra se pueda ejecutar, sea por administración propia de la misma Administración, a través de una alianza estratégica o a través de cualquier mecanismo que nos brinda la Ley de Empresas Públicas o la misma Ley del Sistema de Contrataciones Públicas.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Páez.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Yo quería hacer otro planteamiento, pero debo referirme a los números y las cuentas que hace, así que voy a iniciar con ese tema. Si lo que necesitamos anualmente es ¿dos millones y medio?

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Sí, para mantener la vía, en promedio, pero no es...

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Y eso se dice que es el 10% del recaudo en el modelo que se está planteando.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: A cuarenta centavos, no lo es.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: No, no, permítame, eso quiere decir que el recaudo total debe ser 25 millones de dólares para que el 10% sea 2,5 millones; sí ahora se recauda cinco millones con 40 centavos, para recaudar 25 millones necesitamos más o menos multiplicar por cinco el recaudo, eso quiere decir ¿que el peaje de 40 centavos pasaría más o menos a dos dólares? Esa es la primera interrogante, solamente pongo eso como antecedente para saber de lo que estamos hablando.

Lo otro es el sentido de esa inversión y esto es lo que quiero insistir y llamar la

atención de los compañeros. Se está planteando una inversión de cien millones de dólares para resolver el problema de los vehículos livianos, cuando el 70% de quienes se mueven y vienen desde los Valles de Cumbayá o Tumbaco a Quito lo hacen en bus, y a mí me parece que ese error no podemos cometer, y lo digo tajantemente: ese es un error.

Yo insistía en la exposición del gerente, de los datos de los tres últimos años de recaudo, porque en el propio informe técnico se dice: que se ha mantenido constante el número de vehículos pese a que el parque de las poblaciones vinculadas a Cumbayá – Tumbaco, entre otras, sin duda ha crecido en esos tres años, pero el flujo vehicular se ha mantenido estable, ese es un fenómeno que ocurre en todas las vías conforme maduran.

El construir un carril adicional eso está estudiado desde hace años, se llama “demanda inducida”, lo que vamos a lograr es que vengan muchos más vehículos livianos a Quito, con lo cual se complica no el tráfico en esa arteria porque va a tener más capacidad sino a partir de la Plaza Argentina, este es un modelo que está estudiado y mi diferencia con lo que está aquí planteado, y por eso cuando Alcalde usted señalaba “todos estamos de acuerdo en eso”, yo no; yo no porque como está titulado el estudio dice: “Acceso a Quito”, el acceso a Quito no sólo es infraestructura, es, fundamentalmente, qué se mueve sobre esa infraestructura y ésta me parece que debería ser la preocupación, y por tanto ese esfuerzo que eventualmente, si es que se aprueba el planteamiento, se le podría pedir a la ciudadanía que pase a pagar, en lugar de cuarenta centavos, dos dólares no podría estar destinado...

SEÑOR ALCALDE: Eso no está contemplado, señor concejal.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: ¿No está contemplado?

SEÑOR ALCALDE: Ese valor no está contemplado, jamás.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: ¿De qué otra forma? Si dice que se requiere el 10%, es dos millones y medio de dólares, el recaudo total es 25...

SEÑOR ALCALDE: Le puedo garantizar que ese valor, jamás. Debe haber

algo que ajustar, pero le garantizo que dos dólares, jamás se ha pensado, nunca.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Puede ser que haya algo que ajustar ¡Qué bueno! Que haya algo que ajustar. Pero no me preocupa a mí el tema del costo, me preocupa ¿para qué se pide eso? Si es para resolver el tema del vehículo liviano, yo estoy en desacuerdo; sí es, efectivamente, para resolver el problema del acceso estoy de acuerdo, pero como está planteado en el informe que presenta ¿no sé si la EPMOP o la Secretaría de Movilidad? está planteado el acceso como infraestructura, y esto es contradictorio con lo que aquí aprobamos como el Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, donde una de las políticas de movilidad es la sustentabilidad de aquello; y, en eso planteamos que la jerarquía en la planificación debe ser: el peatón, el transporte público y el transporte particular y por tanto una inversión de ese tipo no está respetando lo que aquí mismo aprobamos, que es otra jerarquía.

Yo voy a explicar el porqué no se hizo una intervención mayor en la Interoceánica, porque al ser la única vía, imagínense lo que hubiese sido, sin la Ruta Viva, cerrar un carril en la avenida Interoceánica, la fila de carros llegaba seguramente hasta Baeza, eso no era deseable, ni posible, ni factible; y, por eso las intervenciones mayúsculas de reconstrucción de los carriles sobre todo en aquellas partes en donde no había como establecer rutas alternativas, fue posible hacerlo después de la inauguración de la Ruta Viva.

El otro tema que estaba incorporado en la planificación municipal era el tema de la construcción de un corredor de transporte público entre El Quinche – Tumbaco – Quito, de hecho estaba planteada la construcción de una estación de transferencia en el sector de Cumbayá que permita que la gran mayoría de los viajes que se resuelven en esta zona, que no llegan a Quito sino que se resuelven hasta Cumbayá y los que tienen que venir a Quito, lo hagan con un viaje menos tortuoso.

Actualmente, por las condiciones del túnel y porque eso está recogido en el estudio, para no afectar la estructuralidad del túnel se prohíbe el tránsito de vehículos pesado, eso hace que los usuarios de transporte público tengan que

hacer un viaje negativo, eso quiere decir contrario a su destino final, de casi treinta minutos para llegar a la Estación de la Río Coca; y esta es la situación, que me parece a mí, que deberíamos abordar, y esta situación se aborda no solamente desde la visión de la infraestructura, que esa es una visión parcial, tiene que enfocarse desde el tema de la movilidad y si aquí está la compañera de la Secretaría de Movilidad, yo quisiera que en el análisis técnico que sustenta esto se incorpore ese planteamiento porque es un problema de movilidad no de infraestructura.

La infraestructura se va a saturar y va a complicarse si traemos más carros de los valles va a complicar el tránsito en el hipercentro de Quito, eso está estudiado, lo que hay es que traer menos carros y para traer menos carros la única alternativa es desconcentrar los servicios y cuando eso no sea posible, ofertar transporte público de mejor calidad. Ese estudio, arrancó con la Asociación de Empresas que trabajan ahí, que se llama Sotranor; existía un diseño preliminar que tenía que concretarse una vez que se inaugure la Ruta Viva porque eso garantiza la posibilidad de ocupar un carril en la avenida Interoceánica que es la vía que atraviesa las zonas de mayor población para poder mejorar esa condición de transporte.

Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Ivone Von Lippke, 18h45 (12 concejales)

Entonces, yo creo que, por ejemplo, como está planteada la reforma ya que vamos a enfrentarla, yo no estoy de acuerdo con el artículo uno que señala que solamente se dedicará a la construcción de infraestructura, yo creo que el artículo uno de la reforma debería ser una solución integral de la movilidad de la gente que habita y que sirven o tiene relación con los valles nororientales de la ciudad, este es un concepto distinto a lo que está planteado y el razonamiento que estoy haciendo es ese, porque una inversión de esa magnitud no podemos y ya se ha atendido porque estuvo represado 40 años la atención de eso y ese es el sentido de la Ruta Viva, pero tiene que darse pasos en términos de mejorar el concepto integral de la movilidad en esta dirección y eso no está contemplado en la ordenanza. Eso no está ni siquiera visibilizado en el informe técnico y a mí me parece que es una equivocación enorme y, no sólo una equivocación, además contraría lo que aquí aprobamos que es el Plan

Metropolitano de Desarrollo de Ordenamiento Territorial, en donde se establece como política la prioridad del transporte público por sobre el transporte liviano. Una inversión de esta naturaleza sin visibilizar cómo se va a mejorar el transporte público, yo me atrevo a decir que es ilegal porque contradice una ordenanza que aprobamos en este seno y que establece con absoluta claridad que el privilegio y la prelación en términos de soluciones tiene el transporte colectivo.

SEÑOR ALCALDE: Concejal Ponce.

CONCEJAL SR. MARCO PONCE: Gracias Alcalde, buenas tardes a todas y a todos. Yo tengo algunas acotaciones, en primer lugar el cambio de esta ordenanza solamente se está realizando en un área de orden económico, no he escuchado en el tema económico que compete al cambio de la ordenanza ninguna acotación que sea de fondo, realmente existen muchas de forma y estoy totalmente de acuerdo con el señor concejal Albán, en cuanto a que la última sesión de la comisión tomó algunas observaciones, principalmente del propio concejal Albán, que deben ser cambiadas dentro de la propuesta de ordenanza. En todo caso, el espíritu de haber traído a discusión en el seno del Concejo la ordenanza y este cambio específico, es precisamente para la participación de todos los ediles que conformamos el Concejo. En tal sentido, Alcalde, solicito desde ya que de no haber cambios de fondo en el tema de rectificación de esta ordenanza, no hay razón para que ésta vuelva, si es que no hay observaciones de fondo, a la comisión; debería pasar directamente a segunda discusión en el seno del Concejo. Sin embargo, no puedo dejar de hacer una sugerencia de orden técnico, uno de los grandes problemas en el tránsito vehicular masivo son los cuellos de botella y el principal cuello de botella es el pago de peajes. Las ciudades que tienen un problema grande de circulación vehicular tienen un tac; tienen un pago manual que se utiliza de manera muy eventual y tienen un sistema que es exactamente igual al sistema de foto multa que tenemos en cada uno de los peajes, es decir ahí una caseta totalmente libre y abierta de paso indiscriminado, cada placa que pasa por ahí es fotografiada y la agencia de tránsito correspondiente lo pasa a una cuenta que puede ser pagada por internet sobre una base mensual, en caso de no hacerse el propio software pasa esta cuenta a la matrícula del vehículo que corresponde a esa placa.

Obviamente, es mucho más fácil cuando hay portabilidad numérica en la placa como en Estados Unidos, donde un individuo nace y muere con la misma placa vehicular independientemente que cambie 200 veces de vehículo durante su vida, pero en todo caso podríamos hacer ese sistema en vez del sistema de pos pago, con tarjeta de crédito, entre otras opciones, es muy sencillo; esto es como pagar la luz, como pagar el teléfono, pagar los accesos que se ha tenido en las casetas de peaje, esto es automático, nadie lo puede evadir, no existe multa, existe sí un interés que se cobra en caso de no haberse satisfecho el pago al cabo del tiempo determinado, y de esa manera podríamos corregir uno de los cuellos de botella, de paso es mucho más fácil que un sistema de pos pago y es mucho más fácil que instalar un tac en cada uno de los vehículos. De hecho, debería ser el tema único plus, un pago manual para aquellos que no tienen internet o no saben utilizar la computadora, pero esa sería la forma de agilizarlo, sería un sistema mucho más económico, más eficiente, mucho más eficiente y expedito. Esto último como recomendación pero dejando al criterio del señor Alcalde, el pedido de que si no hay observaciones de fondo sino solamente de forma que esto pase directamente a segundo discusión, gracias.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Castañeda.

CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA: Gracias Alcalde, buenas tardes con todas y con todos. Primero quiero expresar mi acuerdo con lo que ha manifestado el concejal Páez, sobre todo porque existe un pedido permanente de las parroquias rurales en la mejora del transporte público y que ha sido descuidado en todo este tiempo y tenemos una deuda no sólo con este sector sino con las parroquias rurales; y, al pensar en un acceso como se lo menciona me parece que debería tener una mirada integral.

Yo tengo unas preguntas y un pedido concreto, en el informe que presenta la EPMOP, cuando habla del presupuesto aproximado establece un valor de 116'700.000 dólares más IVA, mientras que en marzo de 2015 cuando se declaró desierto en el portal de compras públicas, que dice exactamente lo mismo: Acceso a Quito desde los Valles Orientales y construcción del Puente Guayasamín, estaba un presupuesto referencial de 67'329.706 dólares, yo quisiera saber exactamente ¿a qué se debe la diferencia? ¿Por qué es el

aumento? en vista de que se mira exactamente que es el mismo proyecto, yo quisiera entender porque se eleva tanto el valor.

Lo otro es un tema que lo conoce perfectamente el señor gerente, porque en varias ocasiones nosotros hemos solicitado con los GADS de este sector, que el valor de 6'250.000, quisiera yo que se entregue a detalle: ¿Qué es lo que se ha hecho? ¿Cuál es el mantenimiento? ¿Cuáles son los costos? porque este ha sido un reclamo permanente y, seguramente no tenemos aquí, quisiera solicitar que por Secretaría se me haga llegar por escrito esta explicación.

Por último, quisiera saber que con este análisis que ustedes han realizado ¿en cuánto tiempo y cuál será el plazo en el que se terminará de pagar la obra? Gracias.

SEÑOR ALCALDE: Vamos a seguir recogiendo intervenciones para que luego el señor Gerente pueda responder. Nada más, una acotación no podemos ver a este proyecto en forma aislada, recordemos que hay un sistema y un plan de movilidad que nuestra administración está impulsando y, por ejemplo, dentro de ese plan consta un teleférico como parte del Sistema Quito Cables; un Sistema de Transporte Público Masivo por Cable que una de sus líneas es aquella que partiría desde Tumbaco a Cumbayá y llegaría al hipercentro de la ciudad, es decir hay que tomar en cuenta que también esos proyectos se están impulsando y yo coincido con el concejal Páez, sin duda la prioridad es el transporte público y creo que eso nuestra administración lo está demostrando si uno analiza el porcentaje de recursos municipales que le estamos destinando al transporte público, sin duda es el rubro más importante del presupuesto municipal en atención, precisamente, a que es quizás el principal problema de la ciudad y es, además, en atención a que la inmensa mayoría de los quiteños se moviliza en transporte público.

Entonces, no veamos este proyecto en forma aislada, veamos todo el esquema de movilidad que estamos impulsando y en donde se prioriza, sin duda, al transporte público y en el cual también se contemplan soluciones para esa zona y para mejorar el acceso de los cientos de miles de quiteños de diferentes parroquias rurales del sector y en ese sentido se está planteando específicamente este sistema de cable para las parroquias de Tumbaco –

Cumbayá con conexión al hipercentro; y, también otra línea del Sistema Quito Cables desde la parroquia Conocoto hacia el sur de Quito, es importante mencionar eso.

Por otro lado, señalar que el proyecto se está planteando, a través, de una inversión del consorcio con el cual se realizaría esta alianza, no serían recursos municipales que de inmediato se destine para ello, sino una inversión por parte del consorcio que realizaría la obra con una fuente de repago que sería el peaje, por lo tanto serían los propios usuarios de los vehículos particulares quienes paguen la construcción de esa obra en un lapso prolongado de tiempo que sería por el cual se otorgue la concesión para la aprobación de la vía y que incluye, por supuesto, el mantenimiento de la nueva infraestructura como también de la antigua infraestructura, y en eso coincido con el concejal Albán que aquello debe quedar claramente establecido en esta ordenanza. Concejal Del Pozo.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Gracias Alcalde, compañeras y compañeros concejales. Creo que cuando se conteste la inquietud de Susana, paralelamente va a solventar mi inquietud, que iba en el término de los costos que están planteados para la ejecución de este proyecto que están como decía, Susana, 116 millones de dólares aproximadamente y esto, evidentemente, requerirá de estudios técnicos que, seguramente no los tenemos en este instante, de ¿cuánto flujo aumentará con la construcción del puente paralelo? ¿a cuántos años se tiene que extender el contrato de Concejo el contrato de concesión? con el cual yo estoy totalmente de acuerdo como metodología para creación de infraestructura, pero si es importante que esto vaya paralelo, pero si un poco de información de los estudios que tengamos, para de suerte tener un poco claro de cómo se está delineando esta propuesta, ya que a la final quien termina pagando es el usuario y más o menos haciendo un cálculo muy sencillo de los 116 millones de dólares con los números que estamos manejando este momento sería una concesión de cerca de 50 años, más o menos, entonces es altísima.

No soy matemático, esto requerirá de muchos datos técnicos pero que sí necesariamente vamos a solicitar esa información como para poder tomar una decisión definitiva.

SEÑOR ALCALDE: Señor concejal, con mucho gusto, cuando esa información esté lista la vamos a proporcionar, más allá que lo que estamos aprobando en este momento, no es eso, sino es un aspecto relativo a lo que mencionó el concejal Ponce.

CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO: Estoy totalmente claro, lo que estamos cambiando es el uso y el destino de los fondos que se obtengan del peaje sea usados a la construcción, eso va a viabilizar la ejecución de la concesión, eso está claro. Por eso es que debemos tener acceso a esa información cuando sea oportuno, por supuesto. A lo mejor ese es un tema netamente administrativo la creación de las concesiones, pero sí creo que como derecho de concejales, en su momento tendrán que informarnos para saber a ciencia cierta los estudios definitivos ¿cuáles son los números? ¿La afluencia? ¿Los impactos que esto va a tener? Y los detalles per se de esta concesión.

SEÑOR ALCALDE: Con mucho gusto se va a proporcionar esa información cuando se la tenga disponible. Concejal Albán.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Yo quiero primero insistir en las cifras, si hay un costo de mantenimiento de 6'200.000 para cinco o seis años, estamos hablando de un millón de dólares para ese rubro y si hay aproximadamente doce millones que se invierten en cada ocho que deben invertirse, de alguna manera hay que pensar en eso, es una especie de amortización de esa inversión la que hay que calcular, entonces estamos hablando de un millón y medio de dólares anualmente, por ese rubro y si hay doce millones aproximadamente que se invertirán cada ocho años. Lo primero es tener claro las cifras; segundo el problema que plantea Carlos, en estricto sentido y desde mi punto de vista no se está aprobando el Plan de Movilidad de Quito con los valles y de conexión de Quito con los Valles, eso no se está aprobando y quiero recordarle a Carlos que lamentablemente yo hice la observación de que el Plan de Desarrollo Territorial privilegiaba la construcción de carreteras entre Quito y el Valle de Cumbayá – Tumbaco y así se aprobó. Yo hice la observación de que a lo mejor hay que pensar en una consolidación de otro tipo de centralidades que resuelvan de otra manera esos temas de movilidad.

También lo dije y no tengo ningún problema en repetirlo, la administración anterior y desde mi punto de vista, la posibilidad de un proyecto de esta naturaleza estaba contemplado, estaba pensado y se estaba revisando y eso no descarta, me parece a mí, y en ese sentido debería considerarse también la observación de Carlos, la posibilidad de que ese nuevo servicio contemple el transporte público, seguramente ahí hay algunas dificultades de orden operativo que habrá de examinar, pero está bien pensar e incluir ¿no es cierto? como de alguna manera se tenía inicialmente pensado en la Ruta Viva la posibilidad de que haya carriles para el transporte público más expreso, evidentemente, pero de transporte público.

De tal manera, que esa es una variable adicional, desde mi punto de vista, en función de una economía y de un modelo financiero del Municipio, incorporar el concepto de peaje y canalizarlo para que sean los usuarios los que paguen es correcto. Yo en eso adscribo ese concepto, y como observé en su momento la Ruta Viva no puede ser repagada por contribución de todos los ciudadanos cuando los principales que deben pagar son los usuarios de la Ruta Viva, aunque pueda ser una obra de servicio distrital, pero los principales usuarios son los que tienen que pagar, por eso repagar la Ruta Viva, a través, de contribución especial de mejoras no me parecía a mí y observé mi punto de vista crítico al respecto; y, en algún momento la administración, entiendo que acogió ese criterio y por eso cambio de modelo.

Viabilizar el concepto de instalación de un sistema de peajes a mí me parece bueno, y si no es muy barato no me importa, a mí...

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Así es, el que usa debe pagar.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Y no me importa porque puede ser un factor de desestimulo del transporte privado. Ya el Alcalde evaluará la tarifa y a quiénes y cómo así como el modelo de gestión, por eso también me parece, no pertinente ligarlo a un modelo de concesión. Esto lo hemos venido discutiendo en las últimas tres ordenanzas, es decir, la figura de concesión es

un recurso posible que tiene el Alcalde para hacerlo y respecto al cual tiene que informarnos de manera pertinente, adecuada y justificarlo; y ahí justificar como se va a refinanciar; como se va a financiar la obra; si es por concesión; si es por una alianza público – privada; si es con recursos propios; con endeudamiento; con endeudamiento nacional o internacional; esa es ya una decisión y una responsabilidad del Alcalde.

Cuando digo: no me importa, es una exageración evidentemente, es llevar el punto al extremo, pero es una evaluación que debe hacerse en función de valorar las pertinencias y el costo – beneficio de las inversiones que se hace, eso debe estar presente y en su momento, cuando se tenga que evaluar una inversión de este monto, podremos opinar sobre el costo – beneficio de una inversión de estas. Es cierto que la conexión entre la Plaza Argentina y el resto es compleja y debería ser mejorada; es cierto que si se interviene solamente en el puente y no en la Plaza Argentina, es peor el remedio que la enfermedad. Seguramente, hay que pensar en otro tipo de proyectos que permitan la accesibilidad, sin duda, Quito Cables y otro sistema de proyecto; a lo mejor pensar en vías complementarias y en otros sistemas de transporte y de movilidad de la gente, eso debe ser presentado como parte del Plan de Movilidad, por lo pronto, desde mi punto de vista.

Lamentablemente en el Plan de Ordenamiento ya se contempló esta vía de manera expresa, y habrá que afinar los conceptos de cómo se implementa. Insisto, es no sólo de mal gusto, lo digo con absoluta claridad, no sólo de mal gusto si no impropio que se ligue esto a una posibilidad de un acuerdo específico, porque a lo mejor cuando llegue el acuerdo específico y se cumpla la predicción de Carlos de que tienen que pagar dos dólares por peaje, a lo mejor ni el Alcalde ni el concesionario quieren saber de este cuento, porque el concesionario dirá con dos dólares me baja de 34.000 a quince o veinte; y, preferirán irse por Guápulo o por la Granados; y a lo mejor el Alcalde dirá: ¡caramba! subo a dos ¡caramba! Entonces, no puede estar atado a una posibilidad de un acuerdo específico, independientemente de que puedan existir conversaciones y se examinen propuestas y posibilidades. No puede estar atado a eso, tiene que, desde mi punto de vista, montar e ir hacia un sistema de peajes que integralmente resuelva el asunto y resuelva no sólo una posibilidad de financiamiento sino una posibilidad de gestión de la movilidad

entre el Valle de Cumbayá – Tumbaco – Quito, así debe ser planteado. Lo otro puede resultar o llevarnos a una vía absolutamente atada a un modelo que, de pronto, no funciona y punto. Si el cálculo que hace Carlos, que me parece más o menos aproximado, en función de lo que usted ha dicho o lo que dice Eduardo, de que son 50 años de concesión, a lo mejor obliga a repensar el proyecto y la inversión.

Insisto cifras mucho más claras y precisas; insisto que queden las observaciones pertinentes porque pensar en el sistema de movilidad y de conexión entre el Valle y la ciudad de Quito, es un tema clave, importante y sustantivo; y, digamos no ligarlo a una opción específica como creo que yo y otros compañeros de País hemos insistido, la concesión es una opción, yo no la invalido pero es una opción y siempre hay que tener en la mano otras opciones.

SEÑOR ALCALDE: Concejala Maldonado.

CONCEJALA PROF. LUISA MALDONADO: Gracias Alcalde, he estado muy atenta escuchando tanto la intervención del señor gerente cuanto de los compañeros concejales; si bien es cierto puede ser una ordenanza que implica solamente observar un tema en específico, sin embargo tiene incidencia en todo lo que estamos analizando, entonces, ahí posiblemente no haga falta que vuelva a la comisión, pero sí creo que sería bueno poder nosotros hacer un taller para comprender la integralidad de esto y poder opinar, porque es una obra bien importante, compleja y buena para la gente. Jorge dijo dos cosas que iba a mencionar, pero quizás sea bueno que las reitere porque a mí también me parecieron muy importantes y bien positivas. De guagua tuve la suerte de vivir en Tumbaco, mis mejores años, cuando eso era un huerto hermoso, la entrada a la ciudad era por donde ahora es el Túnel Guayasamín y en El Batán era la parada de buses, el partidero a Tumbaco, entonces yo también iba a plantear la idea de, si se va a realizar esta infraestructura adicional del puente, de esta vía que le gana a la quebrada, etc. ¿por qué no plantear la posibilidad de que por allí exista el transporte público para la gente? Cuando uso, a veces, el Túnel Guayasamín, por lo general subo pasajeros al carro del Municipio porque hay gente que está “jalando dedo” porque no hay transporte público; ahí tenemos un barrio que está totalmente aislado, pero eso es como muy

excepcional y no digo que sólo por ese barrio se haga sino por toda la gente que tiene que trasladarse desde Tumbaco, desde Cumbayá y desde Bellavista, ese era mi camino natural y posiblemente era más cercano. Entonces, yo también le estaba dando vueltas, digo porque tiene que privilegiarse solamente un sector, cuando lo que estamos requiriendo es mejorar también el transporte público y sin duda esto va a desmotivar el uso del transporte privado, es decir, un pasajero en un auto, es impresionante, máximo dos, bien excepcionalmente tres; es una persona en un auto, entonces no justifica; lo que decía Jorge, el costo – beneficio de la inversión más allá de que sean ellos mismos los que van a pagar, más bien siendo Quito, siempre ha sido una ciudad solidaria como esos recursos de los que más tienen pueden servir también para nosotros poder ofertar un transporte público que pueda utilizar el resto de la gente y utilizar esas vías que se están pensando.

Se habla de la construcción de infraestructura, de un puente, de la vía alterna, de un alza del peaje, se habla de los Metro Cables; Carlos ha mencionado el Plan de Movilidad, que tiene que respetarse la política de sustentabilidad, ahí aumentaría el tema de la contaminación, entonces no es menor lo que estamos tratando, sería bueno, posiblemente que la EPMMOP haga un taller donde convoque a los concejales y nos pueda exponer, justamente, toda esta visión integral de lo que a partir de esto genera, porque sí podemos aprobar la ordenanza y decir es un tema del ejecutivo, pero esto conlleva a todo lo que se ha manifestado esta tarde. Entonces, me parece que, tal vez, esa sea una alternativa, Marco, no necesariamente llevar a la comisión pero hacer un taller que nos ayude a procesar más todas las ideas que han salido esta noche. Hay compañeros que dicen yo no estaría de acuerdo por el tema de la sostenibilidad; hay otros compañeros que manifiestan que estaríamos de acuerdo por el tema de todo lo que esto puede generar.

Yo también me pongo a pensar en la generación de trabajo concreto, que por cierto, sólo haciendo un paréntesis señor Alcalde permítame, estuvo muy floja la presentación de CONQUITO, lamentable aparte de la del Metro que tampoco nos ha dejado satisfechos pero la de CONQUITO si hubiéramos esperado mejor, posiblemente CONQUITO no maneja la relación directa por el tema del Metro pero tenía que, al menos, mínimamente elaborar un cuadro que nos explique ¿por qué traigo esto a colación? Porque, en cambio, la

EPMMOP es quien podría tener toda esta relación directa, obviamente a través de la contratación, y esto también puede generar muchas fuentes de trabajo que ahora requerimos y necesitamos.

Finalmente, el tema del peaje, yo también pensaba como Jorge, digo dos dólares, yo también exagero diciendo ¿cuál es el problema, si no uso? Y eso también pensaba que puede desmotivar el uso, porque si es alto el costo, y ahí posiblemente va a obligar a que se use un poco más solidariamente los autos particulares y van a compartir un poco más y puede desmotivar el uso, pero tampoco es porque quienes usan, posiblemente, tengan más recursos, tengan que pagar esto, sino que paguen lo justo, lo que así se tenga que pagar; y esto, obviamente, amerita un poco más de trabajo y analizar bien de tal forma que el planteamiento sea bueno. Entonces, me parece que es muy importante lo que hemos analizado y yo plantearía la posibilidad de la realización de un taller, de unas horas, a fin de contemplar todo esto, previo al segundo debate, de tal manera que se procese y, ojalá, tengamos la unanimidad del Concejo. Eso, Alcalde.

SEÑOR ALCALDE: Señora concejala, yo estoy completamente de acuerdo con la idea del taller, me parece muy positiva, lo que yo le propondría, no creo que debamos mezclar lo uno con lo otro, realmente porque acogiéndome a lo que señala el concejal Albán, estamos hablando de una ordenanza que tiene que ser una norma de carácter conceptual, no necesariamente está ligada a un proyecto específico que puede o no darse; todavía está en análisis la propuesta que ha sido presentada. Lo que correspondería aquí, es ir adelante con la aprobación de la ordenanza en términos conceptuales como tiene que ser toda ordenanza y una vez que se hayan definido los detalles de la propuesta, cuando eso ocurra y que todavía no ha ocurrido y sí eso ocurre, porque veamos que sucede, en ese momento con mucho gusto haríamos el taller para proporcionar la información a los señores concejales, es un proyecto importante para la ciudad y, sin duda, creo yo que es un proyecto que los concejales deben conocer en detalle pero cuando se concrete, al momento es una mera posibilidad que se está analizando, por lo tanto en este momento no habría información concreta que proporcionar y no quisiera que eso detenga el avance de esta ordenanza que, sin duda, es importante, pero me comprometo con usted y con todos los demás, señoras y señores concejales, que en el

momento en que ese proyecto se concrete y se definan los detalles, con mucho gusto haremos un taller para compartir esa información. Concejal Páez.

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Gracias, yo quisiera aclarar mi posición, por favor si se regresa dos láminas, donde dice: destino de los recursos de recaudación del peaje.

DESTINO DE LOS RECURSOS DE RECAUDACIÓN DEL PEAJE EN LA ESTACIÓN OSWALDO GUAYASAMÍN

- La fuente de repago para la inversión del proponente externo, necesariamente debe ser a través de la recaudación del peaje, para así cubrir los costos relacionados con la construcción, operación y mantenimiento; dejando una participación del 10% de la tarifa recaudada para la Municipalidad.
- El 10% de la tarifa recaudada, destinado a la Municipalidad, financiará el mantenimiento de la vía Interoceánica, a excepción del tramo a cargo del proponente externo.

www.epmmop.gob.ec

El Gerente nos acaba de decir que se requieren dos y medio millones de dólares al año para el mantenimiento, y en la lámina reza que eso es el 10% de la tarifa, si dos y medio millones es el 10%, el 100% es 25 millones, yo entiendo perfectamente lo que estamos aprobando pero no podemos aprobar sin ver el contexto y las implicaciones de lo que aprobemos. Entonces, ahí dice 10% de la tarifa, dos y medio millones; el 100% de la tarifa es 25 millones de dólares, cuatro láminas antes dicen que el recaudo promedio es 4 y medio millones de dólares al año, actualmente; para llegar a 25 millones hay que multiplicar por cinco ese recaudo. Ya, está bien que no sean los dos dólares el pasaje, que se incremente el universo de contribuyentes, pero eso es lo que estamos aprobando, sobre eso nos estamos jugando porque si no fuese así y si no

existiese un proyecto ¿para qué nos presentan esto como antecedente? Si es que no fuese que se requieren los 22 y medio millones de dólares adicionales para pagar lo que acaba de señalar el gerente, repito: un paso a desnivel en el sector de Tanda; un paso a desnivel en la Plaza Argentina; cuatro puentes y un carril adicional al lado del Túnel Guayasamín, eso dice el señor Gerente de la EPMMOP, es decir si no estamos aprobando un Plan de Movilidad, lo cual me queda clarísimo, estamos aprobando sobre la base de un concepto y en ese concepto se excluye una solución al transporte colectivo porque como está dicho por el señor Gerente de la EPMMOP, no está siquiera visibilizada esa posibilidad, y en el artículo uno de la reforma que nos están proponiendo, perdón en el artículo dos, el uno se refiere al nombre; el artículo dos dice: deberán pagar un peaje que será destinado a la construcción, operación, conservación y mantenimiento del acceso centro norte; y, lo que está planteado como acceso centro – norte es un concepto de infraestructura vial. Ciertamente es que está contemplado en el Plan Metropolitano de Desarrollo, pero éste tampoco contempla sólo eso y nada más, tiene una política clara que dice: privilegio del transporte público; y hay, incluso, en la administración anterior, quizás eso se le pasó por alto concejal Albán, aparte de esta solución vial también existe una propuesta de mejora del transporte colectivo con un corredor Quinche – Tumbaco – Quito...

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: No se me pasó por alto, incluso en la Ruta Vive lo dije...

CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ: Entonces, por eso estamos aclarando esa situación, yo no estoy en contra del concepto de cobrar un peaje, lo que estoy claramente diciendo, entiendo lo que estamos aprobando sobre la base de la información que nos entregan pues, porque yo tengo esta información que nos entregan y en esta información el gerente dice que está contemplado, repito, paso a desnivel en Tanda, paso a desnivel en la Plaza Argentina, ampliación de los carriles al lado del túnel y cuatro puentes, eso es lo que nos dice y los costos sale eso, lo que yo estoy señalando con absoluta claridad es que eso es una visión parcial y que no se compadece con las políticas que hemos aprobado de privilegio al transporte público.

El tema de los Cables, es un sistema redundante no reemplaza, así dicen las

consultorías que me entrega la Secretaría de Movilidad y el propio Gerente de la EPMMOP sobre lo que se está estudiando y, por tanto, ¿qué va a suceder con el transporte en superficie? Porque hay un problema de tarifas que dicen en los estudios que me entrega la Gerencia General de la EPMMOP, tiene que ser un sistema redundante, la mayoría de la gente va a seguir moviéndose en transporte en superficie y, por tanto, tenemos que buscar una salida para la superficie, lo que yo estoy planteando es que, como está redactado el artículo dos de esta propuesta, es una propuesta parcial y que no mira la integralidad del tema de la movilidad y que, en mi concepto, debería incorporar fundamentalmente una solución para las mayorías; y, las mayorías se mueven en bus. Por tanto, del bus ni siquiera se visibiliza en el informe técnico, es más se entiende que acceso es solamente infraestructura vial y acceso claramente no es infraestructura vial, es un problema de movilidad que tiene que ser incorporado en el tema.

SEÑOR ALCALDE: Señor gerente.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Señores concejales y señor Alcalde, en realidad es muy enriquecedor escucharles porque todo lo que dicen es cierto, lo que falta es comprender realmente la integralidad del proyecto, si bien también nos hemos permitido colocar en estas láminas lo que estamos pensando hacer con la propuesta más sólida que hemos recibido, prácticamente, a los dos años de gestión, es también que ustedes sepan que empezamos con un proyecto, señora concejala, el cual tenía un nombre, hemos mantenido el mismo nombre pero el proyecto creció sustancialmente, porque pasó de 65 millones de dólares como fue licitado, a 116 más IVA; igual pasaba en el caso del proyecto que fue licitado y esto nos permitió identificar lo que usted decía, señor concejal, que si no hay una integralidad de la obra sin los intercambiadores hubiera sido más difícil de asimilar la cura que la enfermedad, porque íbamos a tener un problema más grave en la Plaza Argentina.

Coincido con usted, señor concejal Páez, la integralidad de todo esto es sustancial y es por eso que nosotros no decimos que el mantenimiento y la recuperación de la vía en los años en promedio, se financia exclusivamente con

ese 10% que es parte de una propuesta, no dice “exclusivamente” dice que se financia y es así que también en las láminas que les mostramos, que ustedes tienen, se muestra claramente que si se destinaron durante la anterior administración un millón de dólares para las parroquias, señora concejala, pero no exclusivamente, dice que se utiliza el 10% para el mantenimiento, no dice que el mantenimiento se financia exclusivamente con el 10%, el resto ahora se lo explico. Y lo hemos discutido en las comisiones, y es un tema que está en manos de la Contraloría porque en las láminas que ustedes han observado se ve claramente de que hay una distorsión de un millón de dólares en la administración anterior, en donde sí se destinaron recursos a las parroquias y lo discutimos en la comisión. La ordenanza es muy clara dice: para el mantenimiento del túnel y de la vía ¿no es cierto? y de eso la Contraloría tiene un borrador que le ha hecho una observación a la anterior administración para que exponga el por qué permitió que recursos que estaban dispuestos para algo sean utilizados en otra cosa.

El transporte público es fundamental, y en la integralidad de esto, sí al día de hoy, en once metros que tiene el túnel si podría pasar un bus, un articulado o un biarticulado, sí podría; y, coincido de que esa propuesta que quedó parcialmente revisada del corredor Quinche – Tumbaco – Quito, que tenía una estación de transferencia en Cumbayá, de lo que nosotros hemos revisado tuvo un inconveniente grave en la parte del estudio de suelos en donde se iba a implantar esa estación. Ahora, la visión cambió, la nueva administración lo que propone son los Quito Cables no un transporte en superficie porque, como usted bien dice y es lo que nosotros le hemos reportado pero la información es abierta; lo que nos ha pedido se lo hemos entregado; eso es lo que decimos es redundante, los estudios demuestran que el que tiene carro no se baja del carro, y como ustedes decían señores concejales, señora concejala Maldonado, el que tiene carro y prefiere ir solo, es cuestión de la música que le gusta, a lo mejor ni comparte el carro con otros porque tiene esa posibilidad.

Coincido también y vuelvo a topar el tema, cuando uno deja la tarifa en los cuarenta centavos en el mismo universo, porque hay que recordar también que al día de hoy tenemos un contraflujo, entonces no tenemos la posibilidad de incrementar el flujo, tenemos un contraflujo que en horas pico o sube o baja, y la nueva solución pretende incorporar tres carriles, coincide con lo que usted

dice señor concejal, de salida no que el tráfico ingrese a Quito, que el tráfico de Quito salga muy ágilmente, inclusive para épocas en las que, Dios no quiera, hay una emergencia, una política de evacuación que haya que salir de Quito, no como nos pasó ahora con el Cotopaxi que teníamos que subir a Quito y realmente caotizamos.

Tal vez, no son ni visiones distintas son conceptos distintos que usar, o utilizamos un bus o un Quito Cable; coincidimos la gente no se va a bajar pero la gente necesita movilizarse y necesitamos en esta tasa de crecimiento, porque eso incorpora la propuesta, y como no hay nada oculto tampoco, de una vez aprovechamos para comentarles que les parece tener una propuesta que no solamente plantea la construcción de un puente sino una solución integral al problema que tenemos al día de hoy, porque no vamos a engañarnos y decir que no tenemos un problema; tenemos un problema real y hay que darle una solución.

Coincidamos nuevamente, porque yo si coincido con usted y no sé si está bien decirlo, pero el que usa Ruta Viva, porque no está bien cobrarle a todos los quiteños que no utilizan la Ruta Viva, hay que pagar el crédito CAF con los recursos de los que usamos la Ruta Viva o los que vamos al aeropuerto, por ejemplo; inclusive como sucede en Madrid, cuando uno utiliza la vía más corta paga más (tres o cuatro dólares) para utilizar el tramo tres de Ruta Viva, que le ahorra a uno 20 minutos y cuando uno está queriendo tomar un vuelo y normalmente uno va con retraso al aeropuerto quiere ir más rápido y ahorrarse esos 20 minutos, sí ya me costó 500 dólares el pasaje sacó otros cuatro dólares pagó y paso; y, eso también nos permitiría construir la Ruta Viva, sin necesidad de afectar el peaje que podría esta integralidad marcar para el pago y repago de la actual Ruta Viva, y pensando en construir la fase tres.

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Cuatro minutos se ahorra ese tramo, hay que pensar bien, cuatro minutos se ahorra.

ING. ALEJANDRO LARREA, GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS: Son realidad cuatro kilómetros contra los casi doce del otro lado, con la cantidad de

semáforos...

CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN: Medí el otro día, cuatro minutos.

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

Pero todavía no tenemos el tramo tres, el momento en que tengamos y lo que estamos estimando que nos vamos a ahorrar es entre diez y quince minutos porque por el otro lado tenemos semáforos, tenemos una dinámica distinta a la que tendríamos en una vía expresa en deprimido como fue construida la Ruta Viva, pero también son análisis que los podemos compartir porque son parte del proyecto de peajes que estamos queriendo plantear, porque lo que buscamos es darle soluciones y creo que para eso estamos todos acá para encontrarle soluciones a todo lo que estamos planteando.

En general, ese 10% pretende pagar una parte del mantenimiento, por otro lado la propuesta incorpora un incremento de la tarifa del peaje, para que la paguen los que utilizan y como una herramienta de desincentivo al uso del automóvil, para ver sí los que no queremos bajarnos, en realidad tomamos un Quito Cable y llegamos a Quito, de otra manera.

SEÑOR ALCALDE: Pero no a esos niveles, jamás a dos dólares.

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

No a niveles de dos dólares, hay un incremento prorrateado a lo largo de los años...

SEÑOR ALCALDE: Pero no llega a esa suma, eso hay que aclarar y eso es parte de lo que se está analizando, por eso es que en este momento no estamos en capacidad de presentar esa información pero, obviamente concejal, nosotros nunca pensaríamos en un peaje de dos dólares, sabemos que eso es irreal para el medio, más allá de que sí creo que el peaje es un instrumento para desalentar el uso del vehículo y en lo cual yo participo porque me parece que es adecuado, pero tampoco llegando a esos niveles, hay que guardar un nivel de proporcionalidad.

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

¿Por qué se lo presentamos así? Porque, realmente, los diez primeros años de esto, vamos a requerir aproximadamente 500 mil dólares para mantener la vía en el mejor estado; en el estado en el que está ahora gran parte, porque todavía no terminamos de reconstruirla, y recién en el año once; es que hay que pensar en intervenciones y mantenimientos cercanos a los dos millones y medio de dólares. En promedio sí, ahora se lo explico ¿desde cuándo? En promedio serán dos millones y medio, a partir del año once; a partir del año cero mientras esto se construye, porque los dos primeros años después de la entrega de la Interoceánica ahora, el mantenimiento será prácticamente cero, porque tampoco son, señor concejal Del Pozo, cincuenta años; la propuesta y como toda concesión debe manejar rangos de 25 – 30 años, es lo que toda concesión normalmente tiene a nivel país y así estamos manejando.

SEÑOR ALCALDE: El propósito de esta sesión no es explicar la propuesta porque está en estudio, yo no quisiera adelantar esos detalles porque creo que no es oportuno hacerlo. Creo que el mensaje está claro, la información numérica que ha planteado el concejal Albán se la va a proporcionar, hemos atendido las inquietudes y con eso, si es que estamos todos de acuerdo con el planteamiento del concejal Ponce y con el añadido que sugirió la concejala Maldonado, en el sentido de realizar el taller, que yo sí propongo que se haga tan pronto tengamos la información y hay una propuesta sólida y concreta sobre la cual vamos a ir adelante, por supuesto, en ese momento haremos el taller, no estamos todavía en ese momento pero, sí les parece y sí estamos de acuerdo, entonces acoger el planteamiento del concejal Ponce, pasarlo directo a segundo debate ¿alguna objeción con eso? Entonces, estamos todos de acuerdo en que este proyecto de ordenanza pase directamente a segundo debate. Declaro conocido en primer debate el proyecto de ordenanza en discusión.

Una vez abordados todos los puntos del orden del día, declaro clausurada la sesión. Muchas gracias.

**SIENDO LAS DIECINUEVE HORAS CON TREINTA Y DOS MINUTOS
DEL MIÉRCOLES VEINTICUATRO DE FEBRERO DEL AÑO DOS MIL
DIECISÉIS, SE CLAUSURA LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL
CONCEJO METROPOLITANO.**

**DR. MAURICIO RODAS ESPINEL
ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**ING. ANABEL HERMOSA ACOSTA
ALCALDESA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO (S)**

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

Transcripción: Esther L.