

ACTA No. 2016 – 130 – O

SESIÓN ORDINARIA DE 11 DE AGOSTO DE 2016

SIENDO LAS NUEVE HORAS CON VEINTE MINUTOS DEL JUEVES ONCE DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS, SE INSTALA LA SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA 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. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ  | CONCEJALA |
| 3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA | CONCEJALA |
| 4. SR.TA. CARLA CEVALLOS | CONCEJALA |
| 5. ABG. DANIELA CHACÓN   | CONCEJALA |
| 6. ABG. MIGUEL CORO      | CONCEJAL  |
| 7. ABG. EDUARDO DEL POZO | CONCEJAL  |
| 8. DR. PEDRO FREIRE      | CONCEJAL  |
| 9. ABG. SERGIO GARNICA   | CONCEJAL  |
| 10. DR. MARIO GRANDA     | CONCEJAL  |
| 11. ING. ANABEL HERMOSA  | CONCEJALA |
| 12. DRA. RENATA MORENO   | CONCEJALA |
| 13. ING. CARLOS PÁEZ     | CONCEJAL  |
| 14. SR. MARCO PONCE      | CONCEJAL  |
| 15. ECON. LUIS REINA     | CONCEJAL  |
| 16. LIC. EDDY SÁNCHEZ    | CONCEJAL  |

\*\*\*\*\*

**ADEMÁS ASISTEN LOS SIGUIENTES FUNCIONARIOS:**

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

ABG. MARÍA ELISA HOLMES ROLDÓS

SECRETARIA GENERAL DEL  
CONCEJO METROPOLITANO  
DE QUITO

ABG. DIEGO CEVALLOS SALGADO

PROSECRETARIO GENERAL  
DEL CONCEJO  
METROPOLITANO DE QUITO

\*\*\*\*\*

**SEÑOR ALCALDE:** Muy buenos días señoras y señores concejales, público presente, gracias por acompañarnos a esta sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito. Señorita Secretaria, por favor, dígnese constatar el quórum.

**SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:** Buenos días, señor Alcalde, contamos con la presencia de dieciséis señoras y señores concejales, más la suya, por lo tanto tenemos el quórum legal para iniciar la sesión.

**SEÑOR ALCALDE:** Una vez constatado el quórum, declaro instalada la presente sesión ordinaria del Concejo Metropolitano de Quito, al amparo de lo dispuesto en el artículo 318 del COOTAD. Por favor, señorita Secretaria, sírvase dar lectura del orden del día, por favor.

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

**SEÑOR ALCALDE:** ¿Alguna observación al orden del día? Queda aprobado el mismo, por favor, pasemos al primer punto del orden del día.

## ORDEN DEL DÍA

### I. Himno a Quito.

-----

### II. Conocimiento y aprobación del acta del Concejo Metropolitano de Quito No. 121-O, de la Sesión Ordinaria de 2 de junio de 2016.

-----

**SEÑOR ALCALDE:** ¿Alguna observación al acta? Someta a votación ordinaria la aprobación de la misma, por favor.

**SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:** Con el voto unánime de los presentes queda aprobada el acta, señor Alcalde.

**RESOLUCIÓN:**

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (13 VOTOS), **RESUELVE** APROBAR EL ACTA No. 121-O, DE LA SESIÓN ORDINARIA REALIZADA POR EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO EL 2 DE JUNIO DE 2016.; CON EL VOTO SALVADO DE LOS CONCEJALES Y DE LAS CONCEJALAS QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN: DR. MARIO GRANDA, ING. ANABEL HERMOSA; Y, SRA. KAREN SÁNCHEZ, POR NO HABER ESTADO PRESENTES EN LA MENCIONADA SESIÓN.

\*\*\*\*\*

**III. Entrega de los siguientes reconocimientos resueltos por el señor Alcalde Metropolitano y por la Comisión de Mesa:**

- 1. Mención de Honor por servicios relevantes a la ciudad “Marieta de Veintimilla”, al Club Deportivo de Alto Rendimiento Independiente del Valle, conforme la Resolución emitida por el señor Alcalde Metropolitano.**

-----

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 09h26 (17 concejales)**

**SEÑOR ALCALDE:** En las últimas semanas los quiteños y los ecuatorianos, sin duda, nos hemos enorgullecidos profundamente por lo que ha sido una verdadera hazaña deportiva del Club Independiente del Valle, un equipo que, si bien tiene una larga historia en el vecino cantón de Rumiñahui, tenía solamente pocos años en la primera categoría, en la serie de honor del fútbol ecuatoriano, pero ha sido sin duda un ejemplo de mística, de pasión, de entrega, de disciplina y de buena planificación en el trabajo que ha realizado.

Creo que, Independiente del Valle nos ha demostrado a los ecuatorianos de que no existen metas imposibles; de que cuando nos esforzamos y hacemos las cosas bien no hay un objetivo que no se pueda alcanzar y, sin duda, nos ha llenado de alegría y

emoción a todos los ecuatorianos y por eso evidentemente a nombre del pueblo de Quito hemos resuelto la entrega de este, justísimo, reconocimiento por el trabajo y por la dedicación del Club Independiente del Valle; por la pasión de sus dirigentes y sus jugadores. Y quiero hacer una referencia especial al gesto de generosidad de la dirigencia del Club Independiente del Valle que sensible al terrible terremoto que nuestro país sufrió el pasado 16 de abril resolvió donar la totalidad de la taquilla de los partidos de la fase final de la Copa Libertadores de América, jugados en el Estadio Olímpico Atahualpa; sin duda ese gesto de fraternidad, de solidaridad para con nuestros hermanos damnificados es también un símbolo de grandeza y refleja el espíritu y el enorme corazón con que la dirigencia del Independiente del Valle está trabajando, felicitaciones por eso y a nombre de los quiteños es un honor para mí hacer entrega de este merecido reconocimiento al Club Independiente del Valle.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 09h27 (16 concejales)**

Voy a dar lectura del reconocimiento que el Concejo Metropolitano de Quito entrega el día de hoy al Club Independiente del Valle.

*Doctor Mauricio Rodas Espinel,  
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito*

**CONSIDERANDO:**

- Que, el Club Independiente del Valle traspasó las fronteras de Sangolquí, su ciudad natal y representó con orgullo a todo el Ecuador en la Copa Libertadores de América, obteniendo el segundo lugar en esta competencia;*
- Que, demostró coraje para enfrentar y superar a rivales considerados favoritos como River Plate y Boca Juniors de Argentina; Pumas de México; Atlético Mineiro de Brasil; y, Colo Colo de Chile;*
- Que, todas sus presentaciones se convirtieron en fiesta para el país, al demostrar garra, valentía, humildad pero sobre todo solidaridad cuando donó el valor de las taquillas recaudadas de sus partidos a los damnificados de Manabí y Esmeraldas del terremoto que sacudió al país, el 16 de abril de 2016; y,*

*Que, es deber de las autoridades municipales elegidas por el pueblo quiteño dejar constancia pública de reconocimiento y felicitación al Club de Alto Rendimiento Especializado Independiente del Valle por su hazaña e historia llena de alegría. De esta forma se rinde homenaje a tan célebre equipo por alcanzar en su corta historia estos merecidos logros que enorgullecen al deporte ecuatoriano y que es un ejemplo de tenacidad y firmeza para conseguir los éxitos propuestos.*

**RESUELVEN:**

*Entregar Mención de Honor por Servicios Relevantes a la ciudad “Marieta de Veintimilla” al Club Independiente del Valle.*

*Dado en la ciudad de Quito a los dos días del mes de agosto del año dos mil dieciséis.*

*Dr. Mauricio Rodas Espinel  
Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito*

*Abg. María Elisa Holmes Roldós  
Secretaria General del Concejo  
Metropolitano de Quito*

Es un honor, a nombre de todo el pueblo quiteño hacer entrega de este merecido reconocimiento. Felicitaciones.

<b>Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Karen Sánchez, 09h31 (17 concejales)</b>
---

**REPRESENTANTE DEL CLUB DE ALTO RENDIMIENTO ESPECIALIZADO INDEPENDIENTE DEL VALLE:** Buenos días con todos, en primer lugar a nombre del Club Independiente del Valle, ofrezco disculpas porque no nos puede acompañar en este momento Franklin Tello, nuestro Presidente; Michel Deller nuestro primer Vicepresidente; lastimosamente con este trajín de la Copa Libertadores tuvieron que aplazar algunas reuniones que estaban planificadas pero que tengan usted, señor Alcalde, y todo el Concejo la plena seguridad que estamos con ustedes y que agradecemos a nombre de toda la institución este lindo gesto que hemos recibido el día de hoy, y que conozcan que el Independiente del Valle con todo lo que ha venido haciendo nos sentimos tan quiteños como sangolquileños, jugamos esta fase final en la ciudad de Quito, en el Estadio Olímpico y que se conozca y queda públicamente la invitación a usted, señor Alcalde y a todos los concejales que nos acompañen al complejo para que puedan compartir un día con

nuestros jugadores, en nuestras instalaciones que a propósito están en el Distrito Metropolitano de Quito, queda esa invitación pendiente. Muchas gracias, señor Alcalde.

\*\*\*\*\*

2. **Mención de Honor por servicios relevantes a la ciudad “Marieta de Veintimilla”, al señor Álex Darío Aguinaga Garzón; y, Acuerdos de Felicitación a los señores Marcelo Rubén y Juan Francisco Aguinaga Garzón.**

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Tengo entendido que quien había solicitado la entrega de este reconocimiento es la concejala Ivone Von Lippke, pero no se encuentra presente, por lo tanto solicito a las personas que serán merecedoras de este reconocimiento que pasen adelante y planteo que sea la concejala Renata Moreno entregue los mismos. Concejal Reina.

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Se ha constatado que están ausentes, proponentes y homenajeados, solicitaría que se deje suspenso para determinar el momento más oportuno. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** ¿Estamos todos de acuerdo con ese planteamiento?

**CONCEJALAS Y CONCEJALES:** Sí.

**SEÑOR ALCALDE:** Bien, entonces se suspende este tema.

\*\*\*\*\*

#### **IV. Informe de la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad y del Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito sobre el plan incendios para el verano 2016.**

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Quiero solicitar la presencia del Comandante del Cuerpo de Bomberos del Distrito Metropolitano de Quito, Éber Arroyo, para que realice la presentación correspondiente.

**CORONEL ÉBER ARROYO – COMANDANTE GENERAL DEL CUERPO DE BOMBEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:** Señor Alcalde, señoras y señores Concejales, muy buenos días. A continuación voy a presentar a ustedes el Plan de Prevención y Respuesta para Incendios Forestales de la época seca 2016.

## OBJETIVOS



Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.

 <p>Reducir las pérdidas materiales y ambientales producidas por los incendios forestales durante la época seca en el Distrito Metropolitano de Quito.</p>	 <p>Proteger a la población y ecosistemas.</p>
	 <p>Reducir las pérdidas económicas y ambientales.</p>
	 <p>Sensibilizar y capacitar a la ciudadanía sobre la prevención de incendios forestales en el DMQ.</p>


Es importante que iniciemos conocimiento el objetivo general que nosotros hemos planteado para este verano que es reducir las pérdidas materiales y ambientales producidas por los incendios forestales durante la época seca en el Distrito Metropolitano de Quito.

Dentro de esto tenemos tres objetivos específicos que son los siguientes:


- Proteger a la población y ecosistemas.
- Reducir las pérdidas económicas y ambientales.

- Sensibilizar y capacitar a la ciudadanía sobre la prevención de incendios forestales en el Distrito Metropolitano de Quito.

**OBJETIVO DE LA RESPUESTA**



Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.



**Vigilar, controlar y liquidar** los incendios forestales que se presenten dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en forma eficiente y eficaz, a través del despliegue de personal y logística en áreas con mayor riesgo de ocurrencia de flagelos; para minimizar las consecuencias de dichos eventos adversos.

Dentro de esto el objetivo de la respuesta que nosotros tenemos plasmado en nuestro documento, elaborado conjuntamente con la Secretaría General de Seguridad y Gobernabilidad es de vigilar, controlar y liquidar los incendios forestales que se presenten dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en forma eficiente y eficaz, a través del despliegue de personal y logística en áreas con mayor riesgo de ocurrencia de flagelos; para minimizar las consecuencias de dichos eventos adversos.

El objetivo anterior citado, señor Alcalde, señoras y señores concejales, se plasmó en base a un levantamiento de riesgos que se realizó y que determinó que en el Distrito Metropolitano de Quito existen 70 sectores vulnerables para que se generen incendios forestales en esta época seca.





### Conatos

Inicio de fuego forestal, que afecta superficies menores a 0,5 hectáreas.



### Incendio Forestal

Fuego forestal que se extiende, afectando superficies mayores a 0,5 hectáreas.

## Nivel de Incendios

- Nivel III** de 10,1 ha. en adelante
- Nivel II** de 2,1 ha. hasta 10 ha.
- Nivel I** de 0,5 ha. hasta 2 ha.

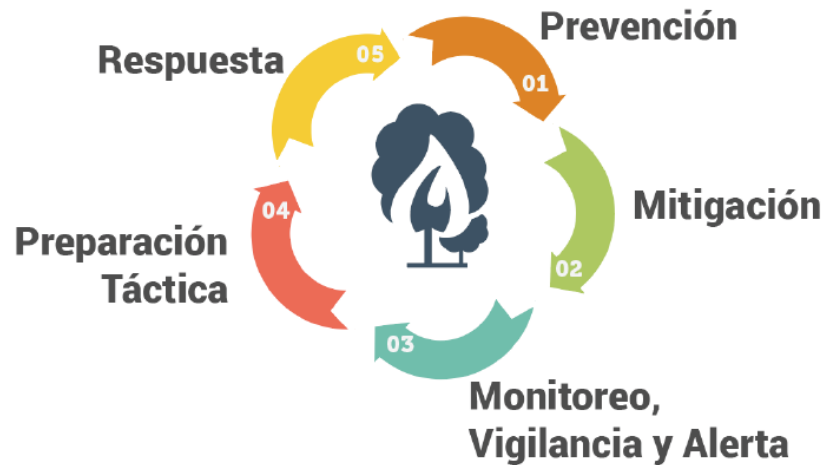
Este es el manejo de información que vamos a trabajar para conocimiento de las autoridades y del público en general, y que son los tipos de incendios y conatos de incendios. Un conato de incendio es simplemente un fuego forestal que afecta superficies menores a 0.5 hectáreas y los incendios forestales, obviamente es un fuego forestal que se extiende afectando superficies mayores de 0.5 hectáreas.

Estos se clasifican en: Nivel III, Nivel II y Nivel I, siendo el de menor combustión el de Nivel I, ya que va de 0.5 a dos hectáreas; el de Nivel II de 2.1 hectáreas hasta 10 hectáreas; y, el Nivel III de 10,1 hectáreas en adelante.

## ESTRUCTURA DEL PLAN



Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.



Con toda esta distribución tenemos una estructura del plan y dentro de este plan hemos analizado cinco puntos importantes y que son:

1. Prevención.
2. Mitigación.
3. Monitoreo, vigilancia y alerta.
4. Preparación táctica.
5. Respuestas.

Dentro de esto tenemos ya ejecutadas las cuatro primeras fases como son: la prevención, la mitigación, el monitoreo, vigilancia y alerta; y, la preparación táctica.

¿Qué hemos hecho al respecto? En temas de prevención para conocimiento suyo, señor Alcalde, señoras y señores Concejales, hemos capacitado en las parroquias rurales en temas de incendios forestales; hemos capacitado al Ejército Ecuatoriano, a

la Policía Metropolitana, a los señores Gerentes de los parques metropolitanos que hacer en caso de que se presente un incendio forestal.

Nosotros hemos trabajado conjuntamente con la Dirección de Riesgos del Municipio de Quito en las sensibilizaciones en cada uno de los sectores vulnerables. En la mitigación, bomberos conjuntamente con empleados municipales nos encargamos de hacer líneas de cortafuego en los sectores de mayor vulnerabilidad.

El monitoreo y la vigilancia, ya se activaron las torres de observación en el Distrito Metropolitano de Quito, para estar pendientes desde el momento que se lanzó este plan para el distrito.

Este momento nos encontramos ya en la fase de respuesta, teniendo ya algunos conatos de incendios, cuyas estadísticas les presentare al final que hemos atendido.



Dentro del monitoreo y alerta, yo les hablaba de las torres de observación, estas torres de observación están ubicadas en los cerros: Auqui, La Comuna, Ilaló Occidental, La Forestal y Casitagua. ¿Por qué en estos cerros? Por cuanto de una u otra manera estas cinco torres llegan a tener una línea de vista, la una con la otra que nos va a servir para triangular la llamada que nos haga tanto el guía forestal como la comunidad. En ese momento triangularemos la información e incluso esta torre será quien nos alerte a la central de emergencias que cantidad de equipo podemos llevar por la magnitud de la carga de humo que genere esta columna.



La preparación táctica como ustedes pueden observar, nosotros tenemos una ruta con el grupo motorizado de bomberos, estamos hablando de 30 motorizados de bomberos, más los motorizados de la Policía Metropolitana, más los motorizados de la Agencia Metropolitana de Tránsito, dentro del programa de la época Plan Fuego de Bomberos, nosotros hemos determinado que nuestras rutas estén dentro de las zonas de: Calderón, Eloy Alfaro, Eugenio Espejo, la Delicia, los Chillos, Manuela Sáenz, Quitumbe y Tumbaco.

**PREPARACIÓN TÁCTICA**



Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.

## 60


GUÍAS FORESTALES



- ✓ Calderón.
- ✓ Eloy Alfaro.
- ✓ Eugenio Espejo.
- ✓ La Delicia.
- ✓ Los Chillos.
- ✓ Manuela Sáenz.
- ✓ Quitumbe
- ✓ Tumbaco.


Así como también se contrató a 60 guías forestales, los cuales son oriundos de los sectores donde ellos van a vigilar y cuidar. De igual manera están en las zonas antes referidas.


**ACTIVIDADES**




Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.

### CAPACITACIÓN






POLICIA  
METROPOLITANA



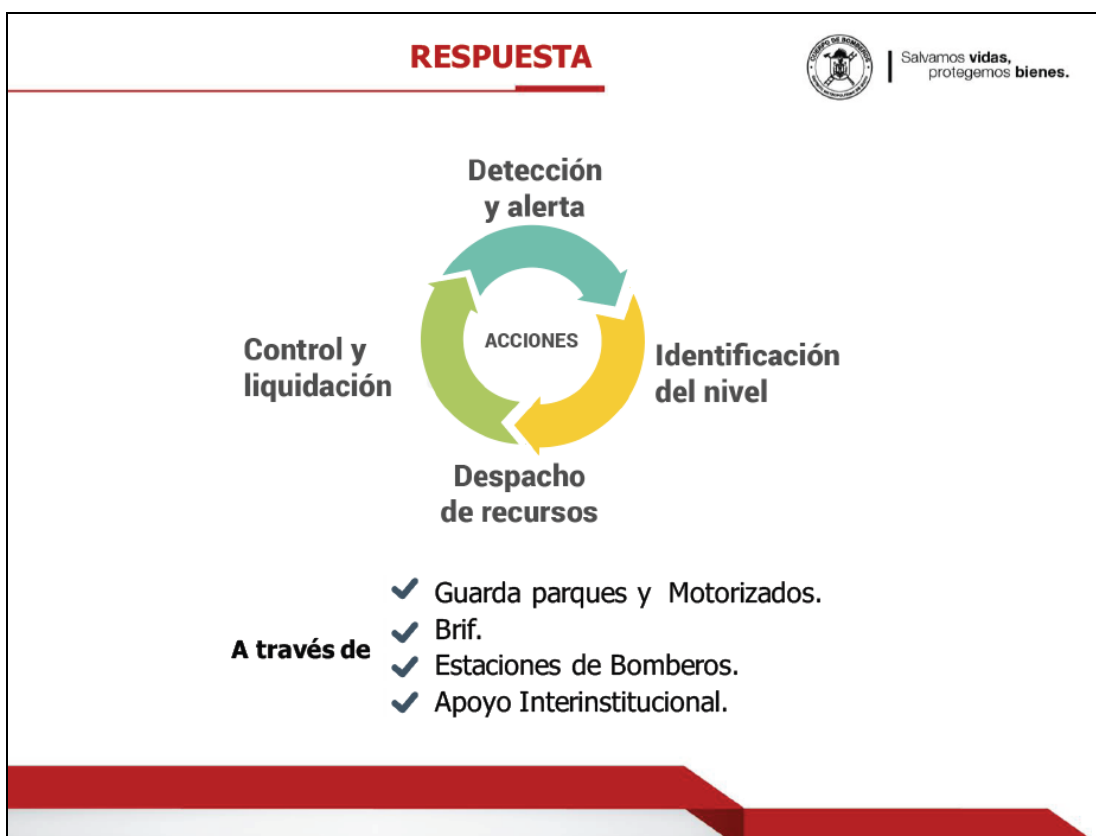
EJERCITO



ADMINISTRADORES  
DE  
PARQUES  
METROPOLITANOS

**Sale de la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 09h41; y, pasa a presidir la Abg. Daniela Chacón Arias, Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito (16 concejales)**

La capacitación, como ustedes lo pueden observar, señora Vicealcaldesa, está orientada tanto a la Policía Metropolitana, Ejército y Administradores de los parques, como lo mencioné anteriormente.



En la fase de la respuesta, que es la detección y alerta; identificación del nivel; despacho de recursos y control y liquidación. Esto lo vamos a realizar a través de nuestros equipos de primera respuesta como son: guarda parques y motorizados, brigadas de respuestas a incendios forestales (brif), las estaciones de bomberos y el apoyo interinstitucional, que vendrá a ser Policía Metropolitana, Secretaria de Ambiente, Agencia Metropolitana de Tránsito, Ejército Ecuatoriano y la Policía Nacional con sus equipos aéreos que contemos en su determinado momento.



¿Qué recursos tenemos para enfrentar esto? Son 92 vehículos y 14 vehículos externos.

Dentro de los vehículos internos están: las autobombas, los brifs, los tanqueros, motos, camionetas, vehículos de primera intervención, camión logístico, vehículo utilitario. Adicional a esto están dos helicópteros tanto de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional; y, doce tanqueros que pertenecen a la empresa municipal de EPMAPS, EPMMOP y EMASEO.

## RECURSOS



Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.



Con todo el personal de guardia de estaciones, bomberos motorizados, personal de brif y guías forestales, 700 hombres que vamos a estar trabajando todos los días, para primero prevenir, luego para controlar de forma inmediata los incendios forestales en la ciudad.



## INVERSIÓN



Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.

- En el Plan Operativo del CB-DMQ, se ha invertido un total de \$ **1'935.180,00 USD**, destinados a la adquisición de los siguientes bienes y servicios:
  - ✓ Herramientas y equipos Forestales.
  - ✓ Autobomba Forestal especializada para el combate de incendios forestales.



Para todo esto la inversión en esta época ha sido de 1'935.180,00 dólares que dentro de todo este rubro está la compra de herramientas y equipos forestales. Todos los años lamentablemente tenemos que renovar un porcentaje de estos equipos porque en la época seca anterior estos equipos se destruyen, se pierden o les sucede algún percance; y, dentro de esto también compramos una autobomba forestal que es especializada en el combate de incendios forestales.

## ATENCIÓN DE EVENTOS



Salvamos **vidas**,  
protegemos **bienes**.

### EVENTOS PRODUCIDOS HASTA EL 9 DE AGOSTO 2016

- Estos eventos son los registrados desde la activación del Plan de Prevención y Respuesta Contra Incendios Forestales
- El evento de mayor consideración registrado ha sido en la parroquia de Nayón afectando una área aproximada de 3 hectáreas

INCENDIOS RELACIONADOS DENTRO DEL PERÍODO DE PLANIFICACIÓN PRIF POR NIVELES Y ÁREA AFECTADA			
NIVELES	AÑO 2016		
	NÚMERO DE EVENTOS	ÁREA QUEMADA SISTEMA OLIC VIEW	
		EN MILs <sup>2</sup>	EN Ha
NIVEL I	5	46.001	4,60
NIVEL II			-
NIVEL III			-
CONATOS	228	76.987	7,34
	<b>TOTAL</b>	122.988	12,30

Les había mencionado a ustedes, señoras y señores concejales así como señora Vicealcaldesa, las estadísticas hasta este momento nosotros tenemos 5 incendios de nivel uno y 228 conatos de incendio. Esto hace que nosotros tengamos hasta aquí ya consumidas 12.30 hectáreas.

Señora Vicealcaldesa, señoras y señores concejales, eso es lo que enfrentamos hasta el día de hoy; aquí si un llamado a la comunidad de poder ser más preventivos en el tema de los incendios forestales; el verano no es muy fuerte hasta el día de hoy, recordemos el verano del año pasado y del año 2012 ya estábamos combustionados en ciertos sectores vulnerables de la ciudad, hasta el momento las condiciones climatológicas no son adversas, sin embargo debemos ser más preventivos.

Como ejemplo podemos decir que el evento de mayor concentración que se ha registrado fue el de Nayón, que nos demoramos aproximadamente 14 horas en controlar el incendio y se nos afectaron tres hectáreas consumidas; en este incendio

resultaron con heridas leves dos compañeros bomberos con quemaduras en segundo grado en extremidades superiores, en las manos por lo general.

Esto es todo lo que tengo que informar al Concejo y a usted, señora Vicealcaldesa, hasta aquí mi informe.

**PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO:** Muchas gracias. Concejal Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Muchas gracias señorita Vicealcaldesa y miembros del Concejo, solicito es que esta presentación se la haga al finalizar el verano, apenas estamos comenzando la época más dura del verano. Segundo, una acotación los medios aéreos que están citándose en este plan no están bajo control operacional del Cuerpo de Bomberos, es decir no existe disponibilidad operacional sobre los mismos, ya que son medios orgánicos de otras instituciones, Ejército y Policía Nacional. A mí me preocupa el helicóptero liviano Ecureuil B3 que se compró hace tres o cuatro años ¿no sé en qué condiciones está? Ese estaba con la Policía con una prioridad para el Distrito Metropolitano de Quito.

Independientemente de esto, puede ser que este verano sea moderado y no tan caluroso como se ha demostrado que fue en los años 2001, 2012 y 2015. Debemos prever a futuro lo que signifique dotar de medios aéreos para enfrentar estas amenazas. Creo que se ha cometido un error en desechar la posibilidad de seguir impulsando lo que sería el primer paso para contar con una fuerza aérea bomberil necesaria, la amenaza de hoy es la amenaza climática y depender de que de pronto no existan incendios de mayor magnitud en otras provincias para tener disponibilidad operacional creo que no es un supuesto muy válido para la elaboración de un plan. Los planes son acertados si es que los supuestos válidos son en esa medida, válidos para la ejecución de ese plan.

Esos medios aéreos con toda seguridad van a movilizarse para atender otras amenazas en función de los criterios operacionales de otras instancias que no son el municipio.

El pedido en realidad es que retomemos la discusión y provisionemos los recursos para contar, por lo menos, con un helicóptero de iguales características que las que

adquirió hace 5 años, en ese sentido hemos, hablando en términos concretos, retrocedido, no contamos ni siquiera con un helicóptero que no estaba bajo control operacional pero que había una prioridad para el municipio y es el Ecureuil B3, y ahora no tenemos eso y estamos dependiendo en el plan de los medios tradicionales.

Hay operaciones confinadas que tienen que desarrollarse y el comandante sabe perfectamente, donde los accesos para poder combatir de manera efectiva son mínimos y el grado de evolución de un nivel uno a un nivel dos o tres, es decir el incendio que dejó de ser conato que pasa de dos hectáreas a ocho hectáreas y que puede amenazar a doce hectáreas, mucho depende de la capacidad que tenga el Cuerpo de Bomberos para operaciones confinadas y eso es con medios aéreos. Esto es así de serio.

Pienso que es importante y ese el pedido al ejecutivo de que replanteemos la discusión y el esfuerzo necesario para poder, por lo menos, alcanzar el nivel de operatividad con medios aéreos que tuvimos hace cinco años y en ese sentido yo lamento mucho que el Cuerpo de Bomberos, obviamente por la situación económica, no es una crítica pero quiero que se entienda bien para el 2017 debemos plantearnos como meta adquirir un helicóptero que está en el orden de las capacidades financieras que pueden ser perfectamente manejadas tanto por Seguridad como por el Cuerpo de Bomberos, inclusive un helicóptero que apalanque los ingresos y justifique su gasto, si cabe el término, con apoyo al levantamiento de información digital para Catastros, Movilidad, entre otras, y de ahí generar los ingresos para que, realmente, podamos pensar luego en otro helicóptero. No vamos a esperar que vengan veranos extremadamente intensos y con pérdidas en hectáreas, realmente significativas para hacer el esfuerzo en ese momento.

La ciudad está esperando respuestas asertivas pero con un elevado grado de anticipación, con visión prospectiva y éste es un desafío que tenemos. El pedido, insisto, de que realmente hagamos el esfuerzo y apoyemos al Cuerpo de Bomberos para que se cuente con medios aéreos, por lo menos uno, el primer paso; este no es un tema de novelería o de querer modernizar sino de enfrentar un tema que en Quito cobra una vigencia vital, operaciones confinadas por la orografía caprichosa, por las más de 400 quebradas, por el difícil acceso a zonas como el Auqui, Ruco Pichincha, ese helicóptero tenía capacidad de llegar a cinco mil metros, porque llegó al Everest que tiene ocho mil metros, así con esas características se compró.

Entonces, es importante meditar respecto de este tema porque lo que se viene es mucho más duro, ojalá nos equivoquemos pero mejor enfrentar esas amenazas con medios adecuados para poder realmente preservar las áreas protegidas del Distrito Metropolitano de Quito y también las áreas verdes que son patrimonio para la ciudad. Eso básicamente, señorita Alcaldesa.

**PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO:** Concejala Hermosa.

**CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA:** Gracias Alcaldesa, buenos días con todos y todas. Realmente el tema que estamos ahora viviendo en esta época de verano es sumamente importante contando con el antecedente trágico que tuvimos el año anterior con el fallecimiento de los cadetes.

Como Comisión de Bomberos hemos realizado un trabajo y un seguimiento a las actividades que se están llevando a cabo y es una inquietud que han tenido los compañeros concejales y que desde ya la ponemos en conocimiento pleno del Concejo, vamos a presentar un informe al respecto.

Es importante ya que se ha presentado este plan para estas fechas, indicar no solamente lo que comentaba el Concejal Sánchez en el sentido de que debemos precautelar y conservar nuestras áreas naturales ¡qué bueno! que se han definido algunas zonas importantes, hay temas operativos que están funcionando pero también es importante recalcar y enfatizar en las actividades y actuaciones de cada uno de nuestros compañeros del Cuerpo de Bomberos de Quito; se han realizado algunas recomendaciones; entiendo Éber que se han tomado esas recomendaciones, en las que hemos venido trabajando, pero sobre todo para precautelar la vida, primero de nuestra gente, una vez que ellos están seguros podrán ayudar a los demás, se tomen todos los cuidados necesarios para que no tengamos ninguna afectación a ninguno de los compañeros. Temas de comunicación, de capacitación, de puntos de observación, de protocolos que tengan que cumplirse que sean estrictamente, por favor, llevados a cabalidad. Así es que muy pronto estaremos, ya hemos hablado con la Secretaría del Concejo, presentando el informe al respecto donde se dará más detalles.

**PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO:** ¿Alguna otra observación? Muchas gracias, comandante, las observaciones presentadas por el Concejal Sánchez

y la Concejala Hermosa, son fundamentales y son temas que debemos retomar la discusión para estar plenamente preparados, además como todos conocemos el cambio climático no da tregua, eso quiere decir que a futuro vamos a continuar teniendo más riesgos y por tanto tenemos que estar preparados en todos los ámbitos, la mejora y las recomendaciones que surgen de estos análisis pero también la prevención como se ha señalado aquí y ese es el llamado que hacemos a todos los quiteños que entendamos que vivimos en zonas de riesgo, que hay precauciones que tomar y que muy buena parte de que no ocurran estas tragedias está en las acciones que hacemos todos los días. Muchas gracias.

**CORONEL ÉBER ARROYO – COMANDANTE GENERAL DEL CUERPO DE BOMBEROS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO:** Gracias, señorita Vicealcaldesa, señoras y señores concejales.

\*\*\*\*\*

**Salen de la sala de sesiones los concejales Abg. Sergio Garnica y Lic. Eddy Sánchez, 09h54 (14 concejales)**

**V. Informe de la Secretaría de Educación sobre el proceso de sorteo de cupos para las instituciones educativas municipales y sobre el plan para el inicio de clases del período lectivo 2016 – 2017.**

-----

**PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO:** Por favor, doctor Pedro Fernández de Córdova, Secretario de Educación, pase adelante para que realice la presentación correspondiente.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 09h56 (15 concejales)**

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** Muchas gracias, buenos días señora Vicealcaldesa, señoras y señores concejales, público presente. Vamos a dar un informe de lo que fue el proceso de admisión de los estudiantes para las instituciones educativas que con eso empezamos.

### **Normativa**

Todo el proceso se basa en el cumplimiento a la Ordenanza Metropolitana No. 0059, la misma que fue discutida y aprobada en dos debates, en sesiones del 23 y el 29 de abril del 2015.

Con vigencia desde el 06 de mayo del 2015.

Nosotros funcionamos en base a la Ordenanza Metropolitana No. 0059, la misma que discutida y aprobada en dos debates, en sesiones del Concejo del 23 y 29 de abril de 2015 y entró en vigencia el 6 de mayo de 2015.

### **Fases del proceso**

#### **Definición de número de cupos**

El número de cupos disponibles para el proceso de ingreso en las instituciones educativas municipales, se realizó a partir de un análisis técnico institucional, considerando los siguientes criterios fundamentales:

Estándar máximo de estudiantes o capacidad física del aula, inclusión de: 10% para pueblos y nacionalidades indígenas, afro descendientes, montubios; y, el 5% para niños, niñas y jóvenes con necesidades educativas especiales asociadas a la discapacidad; y finalmente los casos asignados para el Sindicato Único de Trabajadores del Municipio de Quito en cumplimiento a lo establecido en el Contrato Colectivo y el Acuerdo Compromiso suscrito por el MDMQ con los barrios del Inga Bajo, Itulcachi, el Belén y Santa Ana.

En base al proceso el número de cupos disponibles en el que nosotros hicimos el análisis para las instituciones educativas fue en parte un tema que se trabajó con las instituciones y considerando los criterios fundamentales que estaban dentro de los lineamientos y la ordenanza como tal. Esto es, atender un máximo de estudiantes de capacidad física de las aulas que tenemos en cada una de nuestras instituciones; mantener un 10% de los pueblos y nacionalidades indígenas, afrodescendientes, montubios; 5% para niños, niñas y jóvenes con necesidades educativas especiales asociadas a la discapacidad; y finalmente casos asignados para el Sindicato Único de Trabajadores del Municipio de Quito en cumplimiento a lo establecido en el Contrato Colectivo y el Acuerdo de Compromiso suscrito por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito con los barrios: Inga Bajo, Itulcachi, El Belén y Santa Ana.

PRIMER GRADO DE EDUCACIÓN GENERAL BÁSICA								
No	UNIDAD EDUCATIVA MUNICIPAL	DATOS GENERALES			NECESIDADES EDUCATIVAS ESPECIALES - DISCAPACIDAD	INCLUSIÓN POR ETNIA	ACUERDOS MDMQ	TOTAL CUIPOS SORTEO
		PARALELOS	ESTUDIANTES POR PARALELO	TOTAL COBERTURA DE ESTUDIANTES	CUIPOS RESERVADOS A LA DISCAPACIDAD (5% de total de cupos garantizando equidad de género, Ordenanza Metropolitana)	CUIPOS ETNIAS (10% de total para afro ecuatorianos, indígenas y montubios garantizando equidad de género, Ordenanza Metropolitana)	CUIPOS SINDICATO ÚNICO DE TRABAJADORES	CUIPOS DISPONIBLES PARA EL SORTEO GENERAL (90% H, 50% M)
1	SAN FRANCISCO DE QUITO	3	36	108	6	12	1	101
2	EUGENIO ESPEJO	8	26	208	10	22	1	197
3	ANTONIO JOSÉ DE SUCRE	5	36	180	10	18	8	162
4	QUITUMBE	3	36	108	6	12	6	96
5	JULIO ENRIQUE MORENO	3	36	108	6	12	3	99
6	OSWALDO LOMBEYDA	3	36	108	6	12		102
7	SEBASTIÁN DE BENALCÁZAR	3	25	75	4	8	1	70
8	BICENTENARIO	4	36	144	8	14	1	135
9	CALDERÓN	4	28	112	6	12	3	103
<b>TOTALES</b>		<b>36</b>		<b>1151</b>	<b>62</b>	<b>122</b>	<b>24</b>	<b>1065</b>

De estudiantes por aula, caso particular de las Unidades Educativas: Espejo, Benalcázar y Calderón que obedece a la capacidad del aula y educación personalizada.

En base a eso fuimos generando para lo que tiene que ver el primer grado de educación general básica, ofertamos 1065 cupos divididos entre las nueve instituciones educativas, conforme consta en el cuadro y ustedes tienen la información relacionada a cada uno de los cursos, paralelos, estudiantes por paralelos. Lo que ya les mencioné en base a las ordenanzas de los cupos que



tenemos para personas con discapacidad, para etnias y para lo relacionado con el contrato colectivo con los servidores municipales.

SECRETARÍA DE  
**EDUCACIÓN**  
RECREACIÓN Y DEPORTE  
ALCALDÍA

OCTAVO GRADO DE EDUCACIÓN GENERAL BÁSICA								
No	INSTITUCIÓN EDUCATIVA MUNICIPAL	DATOS GENERALES			NECESIDADES EDUCATIVAS ESPECIALES - DISCAPACIDAD	INCLUSIÓN POR ETNIA	ACUERDOS MDMQ	TOTAL CUPOS SORTEO
		PARALELOS	ESTUDIANTES POR PARALELO	TOTAL COBERTURA DE ESTUDIANTES	CUPOS NEE ASOCIADAS A LA DISCAPACIDAD (5% del total de cupos garantizando equidad de género, Ordenanza Metropolitana)	CUPOS ETNIAS (10% del total para afro ecuatorianos, indígenas y montubios garantizando equidad de género, Ordenanza Metropolitana)	OTROS (ACUERDOS CON BARRIOS: INGA BAJO, ITULCACHI, SANTA ANA Y EL BELÉN)	CUPOS DISPONIBLES PARA EL SORTEO GENERAL (50% H, 50% M)
1	UE SEBASTIAN DE BENALCAZAR	4	36	144	8	14	9	127
2	COLEGIO FERNÁNDEZ MADRID	6	36	216	12	22	9	195
3	COLEGIO ALFREDO PÉREZ GUERRERO	1	36	36	2	4		34
4	COLEGIO RAFAEL ALVARADO	2	36	72	4	8	1	67
5	COLEGIO MANUEL CABEZA DE VACA	1	36	36	2	4		34
6	COLEGIO PEDRO PABLO TRAVERSARI	1	36	36	2	4		34
7	COLEGIO JULIO MORENO PEÑAHERRERA	1	36	36	2	4		34
8	COLEGIO COTOCOLLAO	1	36	36	2	4		34
TOTALES		17	288	612	34	64	19	559

Para el tema del octavo grado de Educación General Básica nosotros sacamos 559 cupos, igualmente divididos entre los paralelos y estudiantes. Les informo que por temas de la Ley de Educación los parámetros del número de estudiantes que deben estar en cada una de las aulas es un máximo de 36. Nosotros poco a poco estamos en, los cursos que teníamos un poco más de persona, viendo la posibilidad de irlos distribuyendo por eso estamos en algunos casos suprimiendo paralelos y en el otro aumentando para mantener esos índices de calidad que nos da el Ministerio como ley.

PRIMER CURSO DE BACHILLERATO GENERAL UNIFICADO (CIENCIAS) - OFERTA AL PÚBLICO											
No	INSTITUCIÓN EDUCATIVA MUNICIPAL	DATOS GENERALES				TOTAL CUPOS INCLUSION PARA CBA (Garantizando continuidad en BGU - Educación Regular)	TOTAL COBERTURA DE ESTUDIANTES	NECESIDADES EDUCATIVAS ESPECIALES - DISCAPADIDA  CUPOS NEE ASOCIADAS A LA DISCAPACIDAD (5% del total de cupos garantizando equidad de género, Ordenanza Metropolitana)	INCLUSIÓN POR ETNIA  CUPOS ETNIAS (10% del total para afroecuatoriano, indígenas y montubios garantizando equidad de género, Ordenanza Metropolitana)	ACUERDOS MDMQ  OTROS ACUERDOS CON BARRIOS: INGA BAJO, TILUCACHI, SANTA ANA Y EL BELÉN	TOTAL CUPOS SORTEO  CUPOS DISPONIBLES PARA EL SORTEO GENERAL (60% H, 50% M)
		PARALELOS	ESTUDIANTES POR PARALELO	TIPO DE BACHILLERATO	TOTAL CAPACIDAD DE ESTUDIANTES						
1	COLEGIO HUMBERTO MATA MARTINEZ	2	36	2 BGU	72	10	62	4	6	1	57
2	COLEGIO NUEVE DE OCTUBRE	2	36	2 BGU	72	30	42	2	4		40
3	COLEGIO JUAN WISNETH	2	36	2 BGU	72	26	46	2	6		44
4	COLEGIO JOSÉ RICARDO CHIRIBOGA	3	36	3 BGU	108	36	72	4	8		68
	<b>TOTALES</b>	<b>8</b>	<b>144</b>		<b>324</b>	<b>102</b>	<b>222</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>209</b>

En lo que tiene que ver el primer curso de Bachillerato General, nosotros tenemos cuatro colegios que manejan netamente el Bachillerato General Unificado, ahí sacamos una propuesta de 209 cupos que serían distribuidos, primero en base al sorteo y después a la normativa que existe.


INSTITUCIONES CON CUPOS DIRECTOS DE ESTUDIANTES DEL CICLO BÁSICO ACCELERADO A PRIMER CURSO DE BACHILLERATO GENERAL UNIFICADO								
No	INSTITUCIÓN EDUCATIVA MUNICIPAL	DATOS GENERALES						
		PARALELOS	ESTUDIANTES POR PARALELO	TIPO DE BACHILLERATO	TOTAL CAPACIDAD DE ESTUDIANTES	NÚMERO DE ESTUDIANTES 2015-2016 QUE PROVIENEN DE 10mo EGB	TOTAL CUPOS INCLUSION PARA CBA (Garantizando continuidad en BGU - Educación Regular)	COBERTURA DISPONIBLE
1	COLEGIO RAFAEL ALVARADO	3	36	3 BGU	108	67	30	11
2	COLEGIO COTOCOLLAO	1	36	1 BGU	36		20	16
3	UEM QUITUMBE	4	36	1 BGU	144	114	6	24
	<b>TOTALES</b>	<b>8</b>	<b>108</b>		<b>288</b>	<b>181</b>	<b>56</b>	<b>51</b>

En las instituciones con cupos directos de estudiantes del Ciclo Básico Acelerado, nosotros tenemos el CBA que es un sistema con el inicio del año y que tiene que ver en relación a ayudar a estudiantes para que concluyan con el octavo, noveno y décimo: y, se les está dando la posibilidad de que continúen sus estudios en el tema de bachillerato, generando 51 cupos dentro de nuestra cobertura para mantener esa continuidad. Sí les estamos dando a ellos la posibilidad de continuar sus estudios en la parte secundaria entre octavo, noveno y décimo de básica. También buscamos que después puedan acceder al bachillerato y continúen con sus estudios de esta forma.

COBERTURA DE CUPOS PARA NUEVOS ESTUDIANTES PARA EL AÑO LECTIVO 2015-2016						
No	GRADO / CURSO	COBERTURA DE CUPOS PARA NUEVOS ESTUDIANTES	CUPOS NEE - DISCAPACIDAD(5 %total cupos para garantizar equidad de género)	CUPOS ETNIAS (10% del total de cupos para afrodescendientes, indígenas y montubios garantizando equidad de género)	CUPOS ACUERDOS MDMQ	CUPOS DISPONIBLES PARA EL SORTEO GENERAL (50% H, 50% M)
1	PRIMER GRADO DE EGB	1151	62	122	24	1065
2	OCTAVO GRADO DE EGB	612	34	64	19	559
3	PRMER CURSO DE BGU	222	12	24	1	209
<b>TOTAL CUPOS A OFERTAR</b>		<b>1985</b>	<b>108</b>	<b>210</b>	<b>44</b>	<b>1833</b>

En el total de la cobertura de cupos para nuestros estudiantes en el año lectivo 2015 - 2016, obtuvimos para el primer grado de educación básica 1065 cupos; para octavo grado 559; y, para primer curso del Bachillerato General Unificado 209 cupos, un total de 1833 cupos. En relación al sorteo que se va a dar, lo hicimos que sea en un 50% para mujeres y 50% para hombres.


El total de la oferta como tal, ya incluyendo los porcentajes para discapacidad, etnias y compromisos es de 1985, esa fue la cobertura total que nosotros dimos para lo que fue el sorteo de cupos y para lo que será el inicio del año lectivo siguiente.



**Inscripción**

Proceso en el cual todos los interesados se inscribieron en la página web establecida para el efecto a través del Internet. Dicho proceso se efectuó desde el lunes 6 de junio desde las 0H00 hasta las 10H00 del viernes 10 de junio del presente año. Los procedimientos previos ejecutados fueron los siguientes:

**Sistema Informático:** La Secretaría de Educación, Recreación y Deporte actualizó el sistema informático a fin de cumplir con la normativa vigente establecida mediante la Ordenanza Metropolitana No. 0059 y los lineamientos determinados por la SERD.



En lo referente al proceso de inscripciones, se lo hizo a través de nuestra página web [educacion.quito.gob.ec](http://educacion.quito.gob.ec); la gente podía acceder a través del Internet. Este proceso inició desde el 6 de junio a las 0h00 y concluyó el 10 de junio a las 10h00, en donde todas las personas que intentaban ser parte de la educación municipal o buscaban la posibilidad de ser sorteados para estar en un cupo, tenían la facilidad de hacerlo.

El sistema informático lo trabajamos directamente en la Secretaría de Educación con la ayuda de la Dirección Metropolitana de Informática, en base a la normativa que es la Ordenanza Metropolitana No. 0059 y los lineamientos determinados.

La actualización dentro de la normativa involucró específicamente los siguientes criterios:

Respecto a la edad de ingreso a 1er grado de EGB.  
Respecto a los requerimientos documentales solicitados. Cumplir 5 años hasta el 2 de enero del 2017

Se coordinó con la Dirección Metropolitana de Informática a fin de brindar el servicio a la ciudadanía interesada en las fechas previstas.

Esta Secretaría, realizó una presentación del Sistema de Inscripciones a la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción. Durante la visita, se efectuaron consultas relacionadas al funcionamiento del sistema, todas las consultas fueron aclaradas de manera satisfactoria.

La actualización dentro de la normativa involucró específicamente los siguientes criterios y que van variando de año a año, en base a las condiciones que se dan y sobre todo a las fechas que manejamos: respecto a la edad de los que ingresaban al primer grado de Educación Básica, el requerimiento de los documentos solicitados era que los niños que iban a acceder a esta educación o si eran sorteados con un cupo podrían matricularse, debían tener cinco años hasta el 2 de enero de 2017; pasada esa fecha ya no eran aptos para ingresar al primero de básica porque si nos han dado problema y ciertos inconvenientes que, a veces, los padres de familia por ingresar a la educación municipal hacían que pierda o repita un año y eso nos causaba dificultad porque se aglomeraba más cantidad de personas.

Todo esto se coordinó con la Dirección Metropolitana de Informática para brindar a toda la ciudadanía el servicio en las fechas, en relación a socializar como era el sistema; fue un sistema muy amigable tuvimos una gran acogida. En relación a que hubo una gran acogida y sobre todo mucha gente que quiso ser parte de la educación municipal y confiar los estudios de sus hijos a nosotros como municipio. Se realizó la presentación del sistema también con las inscripciones a la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción, trabajamos de la mano en este sentido.

Hemos sabido que en años anteriores sí se han dado cierto tipo de denuncias o demandas, en relación a como se daba la transparencia del proceso como tal. Este año, me gratifica mucho el decir que prácticamente no ha existido ningún tipo de denuncias y si es que ha existido ha sido por mala interpretación e incluso por falta de información en muchos de los casos que ha tenido la gente y no ha sabido consultar de que se trata. En base a eso se hicieron pruebas con la Comisión Anticorrupción, se dio toda la facilidad para que se hagan cambios en los casos que se tendrían que dar y además se satisficieron todas las inquietudes en relación a cómo iba a funcionar y la transparencia que se iba a dar, principalmente luego de la inscripción en línea, el sorteo que se lo hacía también on – line.

**Difusión:** Esta Secretaría difundió y sociabilizó el proceso, a través de los siguientes medios de comunicación: prensa escrita y digital, radio, página web institucional, redes sociales. Así mismo, se debe destacar que se coordinó con la dependencia de Servicios Ciudadanos - Call Center a fin de atender las inquietudes y preguntas de la ciudadanía.

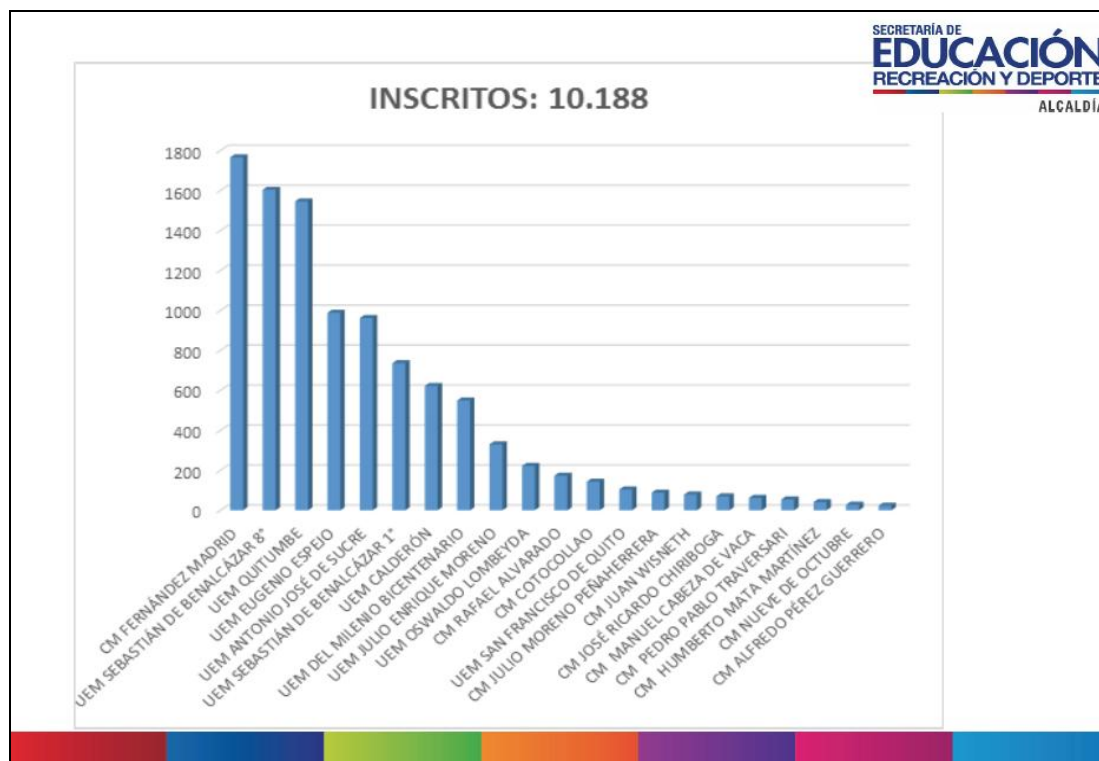
Se debe mencionar que en la página web institucional se publicó información relevante como: Boletines informativos, Información general del proceso, mapas con la zonificación por institución educativa, preguntas y respuestas frecuentes, entre otros.

La difusión y socialización se las realizó a través de la prensa escrita, prensa digital, radio, páginas web institucionales, redes sociales. Así mismo, se debe destacar que se coordinó con la dependencia de Servicios Ciudadanos – Call Center a fin de atender las inquietudes y preguntas de la ciudadanía, durante las 24 horas.

Instauramos también en varias administraciones zonales todo lo relacionado con centros de ayuda, entonces la gente que no tenía acceso directo para el internet podía

asistir a cualquiera de estos puntos o administraciones donde estaban dos o tres ventanillas especializadas que le ayudaban para que proceda a realizar la inscripción en línea.

La página web institucional también publicó muchos boletines informativos y toda la información en general, sobre todo los mapas de zonificación en donde se encontraban cada una de las instituciones educativas, ya que se tiene que revisar que en relación a lo que es el poder ser parte de la educación o poder acceder a una matrícula en uno de los colegios se tenía que necesariamente estar dentro de esos dos kilómetros de radio que tenemos como ordenanza.



Al final del proceso tuvimos 10.188 inscritos para 1985 cupos, la verdad es un éxito lo que tenemos en relación a demanda, lamentablemente hay que decirlo no tenemos instituciones, aulas ni docentes para tanta gente pero esto quiere decir que la comunidad sabe lo que se está haciendo como educación municipal pero sobre todo confían a sus hijos para que nosotros les demos toda la educación en la parte colegial y secundaria.

### **Sorteo General**

El sorteo general se efectuó en un acto público en el Salón de la Ciudad el viernes 10 de junio de 2016 e inició a las 12H00. El evento contó con la presencia de: un notario del cantón, el Presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción, Presidenta de la Comisión de Educación y Cultura, Rectores de la Instituciones Educativas Municipales y el Secretario de Educación, Recreación y Deporte a fin de avalizar el proceso.

Así mismo, a dicho evento asistieron medios de comunicación televisivos, radio, padres y madres de familia y estudiantes que coparon el Salón de la Ciudad y los espacios habilitados para el proceso, que pudo ser seguido en directo por video streaming.

El día 10 de junio, a las 12h00 en el Salón de la Ciudad se realizó el evento que contó con la presencia de un Notario Público del Cantón; del Presidente de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción; la Presidenta de la Comisión de Educación y Cultura que nos apoyó y estuvo durante todo el proceso, muchas gracias por su apoyo; rectores de todas las instituciones municipales y el Secretario de Educación, Recreación y Deporte, así como mucha afluencia de padres de familia, de medios de comunicación y estudiantes que coparon el Salón de la Ciudad e inclusive tuvimos que instalar carpas en la Plaza Chica para que la gente tenga comodidad y observe por video streaming todo el proceso.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 10h06 (16 concejales)**



De manera sincronizada e inmediata, las nóminas del resultado del sorteo, sean aspirantes favorecidos y no favorecidos, eran impresas y escaneadas a fin de que sean firmadas por las autoridades competentes; y su publicación inmediata en la página web institucional.

Adicionalmente, se procedió a notificar mediante un correo electrónico y mensaje de texto escrito a aquellos representantes cuyos aspirantes fueron favorecidos con un cupo.

Estas nóminas se encuentran hasta la presente fecha publicadas en la siguiente página web:

<http://www.educacion.quito.gob.ec/index.php/inscripciones-en-linea-2016>

La demanda fue de manera sincronizada e inmediata, lo que hacíamos es una vez que subía cada uno de los rectores y daba el informe de los cupos sobre la base de los inscritos que estaban se imprimían las actas en relación a los favorecidos y a los no favorecidos, firmábamos las actas las autoridades que estábamos allí y rápidamente se subían a nuestra página web e inclusive esas nóminas hasta el momento se encuentran publicadas en dicha página, en relación de que todas las personas conozcan cual fue el orden en el que fueron favorecidos y también cual fue el orden en el que no fueron favorecidos, debido a que una vez que se haga el proceso de matriculación y se verifiquen los datos presentados siempre nos quedaban unos cupos disponibles y lo que hicimos de manera democrática es que sigan subiendo en base al listado que salió de no favorecidos.

## Matrícula

Este proceso se efectuó del 27 al 29 de junio del presente año, de acuerdo a los horarios de atención definidos por cada Institución Educativa Municipal.


En lo que tiene que ver ya el proceso de matrículas, una vez concluido todo lo que fue el sorteo y la adjudicación de cupos, según el calendario nosotros del 27 al 29 de junio, en los horarios que trabajan cada una de las instituciones, las personas que fueron favorecidas y que se les comunicó inmediatamente después del sorteo por e-mail, por mensajes de texto y por llamadas para que asistan a las instituciones en esta fecha con toda la documentación y puedan hacer la matrícula.

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	GRADO / CURSO	ESTUDIANTES MATRICULADOS	TOTAL DE CUPOS
UEM SAN FRANCISCO DE QUITO	PRIMERO DE BÁSICA	103	108
UEM EUGENIO ESPEJO	PRIMERO DE BÁSICA	208	208
UEM ANTONIO JOSÉ DE SUCRE	PRIMERO DE BÁSICA	180	180
UEM QUITUMBE	PRIMERO DE BÁSICA	108	108
UEM JULIO ENRIQUE MORENO	PRIMERO DE BÁSICA	108	108
UEM OSWALDO LOMBAYDA	PRIMERO DE BÁSICA	108	108
UEM DEL MILENIO BICENTENARIO	PRIMERO DE BÁSICA	144	144
UEM CALDERÓN	PRIMERO DE BÁSICA	112	112
UEM SEBASTIÁN DE BENALCÁZAR	PRIMERO DE BÁSICA	75	75
UEM SEBASTIÁN DE BENALCÁZAR	OCTAVO DE BÁSICA	141	144
COLEGIO FERNÁNDEZ MADRID	OCTAVO DE BÁSICA	216	216
COLEGIO ALFREDO PÉREZ GUERRERO	OCTAVO DE BÁSICA	23	36
COLEGIO RAFAEL ALVARADO	OCTAVO DE BÁSICA	72	72
COLEGIO MANUEL CABEZA DE VACA	OCTAVO DE BÁSICA	36	36
COLEGIO PEDRO PABLO TRAVERSARI	OCTAVO DE BÁSICA	34	36
COLEGIO JULIO MORENO PEÑAHERRERA	OCTAVO DE BÁSICA	36	36
COLEGIO COTOCOLLAO	OCTAVO DE BÁSICA	36	36
COLEGIO HUMBERTO MATA MARTÍNEZ	PRIMERO DE BACHILLERATO BGU CIENCIAS	5	62
COLEGIO NUEVE DE OCTUBRE	PRIMERO DE BACHILLERATO BGU CIENCIAS	7	42
COLEGIO JUAN WISNETH	PRIMERO DE BACHILLERATO BGU CIENCIAS	43	46
COLEGIO JOSÉ RICARDO CHIRIBOGA	PRIMERO DE BACHILLERATO BGU CIENCIAS	45	72

Tabla 8: Estudiantes matriculados vs cupos ofertados

Este es el resumen y el cuadro de lo que fue el proceso como tal, en base a los estudiantes matriculados y el total de cupos que teníamos.


**Ingresa a la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 10h07, y pasa a presidir la sesión (17 concejales)**



**Instituciones educativas cuya demanda superó su oferta educativa**

Las instituciones educativas cuya demanda superó la cobertura total de cupos fueron: Unidades Educativas: Eugenio Espejo, Antonio José de Sucre, Bicentenario, Quitumbe, Julio Enrique Moreno, Calderón, Sebastián de Benalcázar, Oswaldo Lombeyda y el Colegio Municipal Fernández Madrid.

En coordinación con esta Secretaría ejecutamos operativos, a fin de proceder a realizar aleatoriamente la verificación de zonificación de los estudiantes favorecidos con un cupo. (este proceso contó con la participación de la Comisión Metropolitana de Lucha Contra la Corrupción.)



En algunas instituciones educativas sobrepasamos la demanda, por la cobertura total que teníamos de cupo, esto fue en las unidades educativas siguientes: Eugenio Espejo, Antonio José de Sucre, Bicentenario, Sebastián de Benalcázar...

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Esa información no la tenemos...

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** Nosotros remitimos, el día de ayer, toda la información, los cuadros y el informe general como tal; tanto de la asignación de cupos como fue el plan de inicio de clases en la Educación Regular y en el Bachillerato Virtual y el CBA.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** No tenemos esa información...

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** Les haremos llegar inmediatamente.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, 10h08 (16 concejales)**

**SEÑOR ALCALDE:** Señorita Secretaria revisar lo ocurrido y en caso de que no se haya enviado la información, por favor, hacerlo de inmediato.

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** Las unidades educativas que sobrepasaron todo lo que es nuestra posibilidad de cupos fueron: Eugenio Espejo, Antonio José de Sucre, Bicentenario, Quitumbe, Julio Enrique Moreno, Calderón, Sebastián de Benalcázar, Oswaldo Lombeyda y el Colegio Fernández Madrid.



Las principales novedades generales que se detectó al realizar las visitas domiciliarias en las instituciones educativas municipales fueron:

Las direcciones registradas eran incompletas, las referencias domiciliarias no eran precisas, implicando el retardo del proceso de verificación.

Las direcciones registradas estaban fuera de la zonificación establecida por la Institución Educativa.

Las direcciones registradas eran las direcciones del lugar de trabajo de los representantes.

Las direcciones registradas pertenecían a otros ciudadanos ajenos quienes no conocían al representante ni al o la aspirante, conocidos o familiares que al realizar la visita los aspirantes y representantes no residían en dicho lugar.

En coordinación con la Secretaría ejecutamos operativos, esto es ya una vez que se da el proceso de matriculación para proceder a realizar aleatoriamente la verificación

principalmente de la zonificación de los estudiantes que fueron favorecidos. En relación a eso tuvimos algunas novedades relacionadas con las visitas a cada uno de los domicilios. Las principales fueron:

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, 10h10 (17 concejales)**

1. Las direcciones registradas eran incompletas, las referencias domiciliarias no eran precisas, implicando el retraso en el proceso y sobre todo en la verificación, en la que tuvimos inconvenientes porque no entregaban la información acertada se daba un proceso en que tenía que volver la persona e iniciar a dar cierto tipo de información para poder hacer después la visita domiciliaria.
2. Las direcciones registradas estaban fuera de la zonificación, pese a que hicimos una campaña muy fuerte en relación a los dos kilómetros como tal, hay personas que a veces se quedan afuera por una o dos cuadras. Si nosotros nos regimos estrictamente y sobre todo en la cantidad que tenemos para las instituciones que ya mencioné tenemos que ser muy estrictos en el cumplimiento de la ordenanza y que sean esos dos kilómetros como tal.
3. Las direcciones registradas eran las direcciones del lugar de trabajo y no del lugar donde residen, entonces eso también nos generaba complicaciones y en varios de los casos también las direcciones registradas pertenecían a otros ciudadanos ajenos quienes no conocían al representante ni al o la aspirante al cupo, entonces así se designaba que no podían proceder con la matrícula en relación a que no era su domicilio.

En las nueve (9) instituciones educativas durante las fases del proceso de matriculación, en los casos mencionados anteriormente se procedió a la anulación de la matriculas, en virtud de que los aspirantes no cumplían con los requisitos definidos en la Ordenanza Metropolitana No. 0059 y los lineamientos, específicamente en lo que refiere a la Zonificación.

Se realizaron tres fases de matrícula en 7 de las instituciones. Los cupos disponibles sean por anulación o ausentismo fueron totalizados, a fin de convocar a los subsiguientes de la nómina de NO FAVORECIDOS, respetando el orden de sorteo. Este proceso se lo efectuó de manera automática a través del sistema informático.

Una vez concluida las fases de matriculación y continuando con los procesos subsiguientes, la institución educativa asignó cupos para los casos de reagrupación familiar como lo establece los lineamientos.

En las nueve instituciones educativas durante las fases del proceso de matriculación, en el caso en que hicimos la verificación y que no se contemplaba dentro de los lineamientos que nosotros dimos que es la Ordenanza 059 se procedía a dar una anulación de matrícula para luego de eso dar tres fases de matrículas a siete de las instituciones, las que sobrepasaban, con los cupos disponibles después de hacer la anulación o por ausentismo que se daba en las personas que por "a" o "b" fueron favorecidas en el sorteo del cupo pero en la fecha que dimos, que era desde el 27 al 29 no se acercaron a la institución educativa y no realizaron la matrícula y tampoco presentaron la documentación, en base a eso y a las anulaciones señaladas nosotros realizamos tres llamadas más y les voy a detallar después del cómo se fueron dando las fechas.

Una vez concluida esta fase de matriculación se asignaron los cupos para los casos de reagrupación familiar y según lo que establecen los reglamentos.

### **UEM EUGENIO ESPEJO**

Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y del 7 al 8 de julio de 2016.

Se cubrió el 63,64% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 1002 aspirantes inscritos. 208 estudiantes matriculados de un total de 208 cupos ofertados.

En la Eugenio Espejo, además de la fecha original, nosotros el 4 y 5 de julio tuvimos un segundo llamado; del 7 al 8 de julio el tercer llamado, logramos cubrir el 63.64% del total de los cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión eran indígenas, afrodescendientes y montubios. En esta institución educativa se contó con 1002 aspirantes inscritos, 208 estudiantes matriculados de un total de 208 cupos ofertados.


### **UEM ANTONIO JOSÉ DE SUCRE**

Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y el 13 de julio de 2016.

Se cubrió el 100% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 971 aspirantes inscritos. 180 estudiantes matriculados de un total de 180 cupos ofertados.

Para lo que es la Unidad Educativa José de Sucre, hicimos el llamamiento para el 4, 5 y 13 de julio, logramos completar el 100% de cupos reservados para los aspirantes en la categoría de etnias que con indígenas, afrodescendientes y montubios. Tuvimos 971 aspirantes y logramos 180 estudiantes matriculados para un total de 180 cupos ofertados.




**UEM SEBASTIÁN DE BENALCÁZAR**  
**- PRIMER GRADO DE EDUCACIÓN GENERAL BÁSICA**

- Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y del 7 al 8 de julio de 2016.

En este grado, se cubrió el 100% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 744 aspirantes inscritos.  
75 estudiantes matriculados de un total de 75 cupos ofertados.



Para la Unidad Educativa Sebastián de Benalcázar, aquí se debe resaltar que nosotros desde el año anterior iniciamos con la educación básica en esa institución, es decir que para el sorteo de cupos nosotros lanzamos tanto la oferta para el primer grado de educación general básica como para el octavo grado de educación básica, es decir tenemos dos puntos en los que nos vamos manejando.

En el uno las fechas normales 4 y 5 de julio; el segundo llamado; y para el tercer llamado fue el 7 al 8 de julio. Logramos cubrir el 100% de la totalidad de cupos reservados para los aspirantes indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución tuvo 744 aspirantes inscritos, logrando matricular a 75 estudiantes con el total de 75 cupos.



### **OCTAVO GRADO DE EDUCACIÓN GENERAL BÁSICA**

En este grado, se cubrió el 85,71% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 1629 aspirantes inscritos.  
141 estudiantes matriculados de un total de 144 cupos ofertados.

Estadísticamente en años lectivos anteriores, en este grado han existido estudiantes que han repetido el año escolar, por ende, a fin de cumplir la normativa educativa legal vigente emitida por el Ministerio de Educación, se procedió a reservar tres cupos a fin de ser cubierto por el o los estudiantes quienes repitieren el año lectivo; logrando mantener en la medida de lo posible el estándar de 36 estudiantes por paralelo.

En lo que tiene que ver con el octavo grado del Benalcázar, logramos el 85.71% de los cupos reservados. 1629 aspirantes para esta institución. Se matricularon 141 de los 144 cupos, en relación a que por reglamento del Ministerio, en razón a que es un curso en el que se puede dar pérdidas de año, nosotros tenemos que reservar estos tres cupos en el caso de que alguno de los estudiantes del Colegio Benalcázar pierda el año y tenga que repetir el octavo, entonces mantenemos eso hasta el momento.

En el caso de que no se dé hasta septiembre procedemos a trabajar de igual forma en relación a que tomaremos en cuenta el grupo de no favorecidos en el orden en el que fueron sorteados para que accedan a esos tres cupos que están todavía pendientes.

### **COLEGIO MUNICIPAL FENÁNDEZ MADRID**

Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y del 7 al 8 de julio de 2016.

Se cubrió el 100% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 1789 aspirantes inscritos. 216 estudiantes matriculados de un total de 216 cupos ofertados.

En el Fernández Madrid, 4 y 5 de julio segundo llamado; 7 y 8 de julio tercer llamado. 100% del total de los cupos reservados para afrodescendientes, indígenas y montubios.

Este es el colegio que más demanda tiene en relación a toda nuestra educación municipal; 1789 aspirantes, completamos las 216 matrículas en base a los 216 cupos ofertados.

### **UEM QITUMBE**

Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio y del 4 al 5 de julio 2016. Se efectuaron dos fases de matrícula a fin de garantizar el ingreso de los aspirantes que se encuentran en situación de vulnerabilidad.

Se cubrió el 83,33% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 1560 aspirantes inscritos.  
108 estudiantes matriculados de un total de 108 cupos ofertados.

La Unidad Educativa Quitumbe, en esta fecha nosotros tuvimos un llamado más, sólo fueron dos fases porque con eso completamos por los temas de la infraestructura de la Quitumbe y sobre todo por los estándares de calidad aquí contamos con menos alumnos por aula, eso permite a que se dé una educación más personalizada en relación a lo que tenemos con los otros colegios.

Cumplimos un 83.33% de lo que se cubrió para los aspirantes indígenas, afrodescendientes y montubios. Tuvimos una demanda de 1560 inscritos y 108 matriculados de los 108 cupos ofertados.

### **UEM DEL MILENIO BICENTENARIO**

Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y del 7 al 8 de julio de 2016.

Se cubrió el 85,71% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 553 aspirantes inscritos.  
144 estudiantes matriculados de un total de 144 cupos ofertados.



Bicentenario, son prácticamente los mismos casos cumplimos el 85.71%, 553 aspirantes; 144 estudiantes matriculados de los 144 cupos ofertados.

### **UEM CALDERÓN**

Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y del 7 al 8 de julio de 2016.

Se cubrió el 100% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 634 aspirantes inscritos.  
112 estudiantes matriculados de un total de 112 cupos ofertados.



En la Unidad Educativa Calderón 100% de los cupos reservados para afrodescendientes, montubios e indígenas; tuvimos una cantidad de aspirantes

inscritos de 634, cumplimos con los 112 cupos ofertados, en relación a las 112 matrículas.


SECRETARÍA DE  
**EDUCACIÓN**  
RECREACIÓN Y DEPORTE  
ALCALDÍA

**UEM JULIO ENRIQUE MORENO**

Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y del 7 al 8 de julio de 2016.

Se cubrió el 66,66% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 334 aspirantes inscritos.  
108 estudiantes matriculados de un total de 108 cupos ofertados.



Julio Enrique Moreno, mantenemos lo mismo; llegamos a un 66.66% para los cupos reservados. De los 334 aspirantes inscritos, cumplimos con los 108 matriculados de los 108 cupos ofertados.


SECRETARÍA DE  
**EDUCACIÓN**  
RECREACIÓN Y DEPORTE  
ALCALDÍA

**UEM OSWALDO LOMBEYDA**


Las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio, del 4 al 5 de julio y del 7 al 8 de julio de 2016.

Se cubrió el 100% del total de cupos reservados para los aspirantes cuyo tipo de inclusión educativa son: indígenas, afrodescendientes y montubios.

Esta institución educativa contó con 223 aspirantes inscritos.  
108 estudiantes matriculados de un total de 108 cupos ofertados.



Oswaldo Lombeyda, 100% cumplido en los cupos reservados; 223 aspirantes inscritos, 108 estudiantes matriculados para los 108 cupos ofertados.




**UEM SAN FRANCISCO DE QUITO**

En esta institución educativa se realizó dos fases de matrícula, las fechas en las que se realizó los procesos de matrícula fueron: del 27 al 29 de junio y del 4 al 5 de julio de 2016.

Esta institución educativa contó con 108 aspirantes inscritos.  
103 matriculados de un total de 108 cupos ofertados.

Esta institución educativa no ha cubierto su cobertura total de cupos, en tal virtud, continuarán progresivamente matriculando a los estudiantes hasta mediados del mes de septiembre del presente año de existir demanda de la comunidad aledaña.



Unidad San Francisco de Quito, aquí tuvimos también dos llamados, no fue necesario llegar al tercero porque ya cumplimos la oferta. Tuvimos 108 aspirantes inscritos, 103 matriculados de un total de los cupos ofertados. En este caso en el que ya no llegamos a cubrir todos los cupos ofertados, la institución educativa está progresivamente matriculando a los estudiantes hasta mediados de septiembre que nos permite el Ministerio, para así poder cumplir con la demanda de la comunidad aledaña al sector como tal. Estos son casos que se dan en relación que ya no tenemos más aspirantes o que ya no tuvimos más inscritos en la fase inicial del proceso.

**Instituciones educativas cuya demanda  
no superó su oferta educativa**

Los siguientes colegios de bachillerato: Alfredo Pérez Guerreo, Pedro Pablo Traversari, Humberto Mata Martínez, Nueve de Octubre y José Ricardo Chiriboga no cubrieron su oferta educativa, toda vez que no existió demanda o a su vez la ciudadanía requería cupos para otro grado / curso.

Es así que, en el proceso de sorteo público todos los aspirantes inscritos fueron favorecidos con un cupo, para el caso particular de los colegios: Alfredo Pérez Guerrero, Humberto Mata Martínez y Nueve de Octubre.

Estos colegios de bachillerato que no han cubierto su oferta educativa iniciaron un proceso de publicidad en los barrios aledaños a fin de captar el interés de otros estudiantes que residen en la zonificación.

Las instituciones que no han cubierto su cobertura total continuaran progresivamente matriculando a los estudiantes hasta mediados del mes de septiembre del presente año.

En lo que tiene que ver con las instituciones educativas cuya demanda no superó su oferta, manejamos después del sorteo como tal, se dieron a los favorecidos para el cupo y después lo que se está buscando es poco a poco en la comunidad realizar ciertas campañas dentro de las zonas en las que se encuentran para que tengamos mayor número de estudiantes y sobre todo completemos los cupos que están ofertados. Son las instituciones Alfredo Pérez Guerrero, Pedro Pablo Traversari, Humberto Mata Martínez, 9 de Agosto, 9 de Octubre y José Ricardo Chiriboga, poco a poco iremos completando, lo que también estamos haciendo es trabajar de la mano con el Ministerio de Educación en relación a que dentro del sector toda la demanda que ellos tienen y que no pueden cumplir nos pasen a nuestras instituciones y así nosotros completamos nuestros estudiantes y, por su parte también el Ministerio y en general como ciudad, damos la posibilidad a más alumnos para que tengan educación.

### **Aspirantes con necesidades educativas especiales - NEE asociadas a la discapacidad**

La Dirección Metropolitana de Inclusión de la Secretaría de Educación, Recreación y Deporte con participación del Consejo Metropolitano de Discapacidades - COMEDIS conforme a procedimientos establecidos, realizaron la verificación correspondiente y la evaluación de los aspirantes con necesidades educativas especiales asociadas a la discapacidad.

Aspirantes con necesidades educativas especiales asociadas a la discapacidad, en este caso la Dirección Metropolitana de Inclusión de la Secretaría de Educación y el COMEDIS conformaron toda una comunicación, en donde se analizó cada uno de los casos correspondientes que nos presentaron por el tema de discapacidad y se obtuvieron los siguientes resultados: en lo que tiene que ver como ordenanza se reservó el 5% del total de los cupos para estos aspirantes, pese a ello la demanda no supero la disponibilidad que teníamos de los mismos cupos, exceptuando la Quitumbe, Sebastián de Benalcázar y Rafael de Alvarado, en el que completamos los cupos teníamos de ese 5% con estudiantes con capacidades especiales.



Se reservó el 5% del total de cupos por Institución Educativa para aspirantes con NEE asociadas a la discapacidad; pese a ello la demanda no superó a la disponibilidad de cupos para este tipo de inclusión, exceptuando en las instituciones educativas municipales: Quitumbe, Sebastián de Benalcázar y Rafael Alvarado.

Esta Secretaría convocó a las madres, padres de familia y/o representantes legales de las y los aspirantes con necesidades educativas especiales asociadas a la discapacidad, a fin de brindar una charla sobre los requisitos documentales que debían presentar. En dicha reunión informativa efectuada el 14 de junio del presente año, también se dio respuesta a varias inquietudes formuladas por los asistentes.

La Secretaría convocó a las madres, padres de familia o a los representantes legales de cada uno de estos aspirantes para poder brindar charlas sobre los requisitos fundamentales que tenían que presentar para acceder a la matrícula directamente, esto se hizo el 14 de julio y se dio de respuesta a varias inquietudes que tienen, recordemos que son grupos vulnerables y eso nos hace que tengamos mucha atención en el trabajo que realizamos y obviamente ese trabajo tiene que ser de la mano o en conjunto con los padres de familia o representantes, ya que es fundamental el trabajo que se hace tanto en la institución como en la casa para poder mantenerlos a ellos en los estándares porque dentro de la filosofía de inclusión no es que tienen clases aparte ni ciertas prebendas sino que son insertados directamente a nuestra educación y como tiene que ser son alumnos regulares de nuestras instituciones.

Veinte y tres (23) aspirantes con necesidades educativas especiales asociadas a la discapacidad han sido incluidos en el Sistema Educativo Municipal, para el efecto el departamento de consejería estudiantil de las instituciones educativas municipales correspondientes deberán realizar el seguimiento correspondiente

23 aspirantes con necesidades educativas especiales asociadas a la discapacidad han sido incluidos en nuestro sistema, creo que es un número importante considerando que hay mucho temor.

Primero por parte de las instituciones y sobre todo por los padres en relación a que estén sus hijos un poco más expuestos; estamos trabajando mucho con el departamento de consejería estudiantil de cada una de nuestras instituciones quienes deberán realizar el seguimiento correspondiente y también tenemos personal directamente de la Secretaría que estará muy atento de todo lo que es este trabajo, porque lo ideal para el próximo año es seguir aumentando este tipo de cupos.

### **Aspirantes por situación de vulnerabilidad**

La Secretaría de Educación, Recreación y Deporte dando cumplimiento a lo que establece en la Ordenanza Metropolitana No. 0059 y los lineamientos, conformó una comisión a fin de atender las solicitudes realizadas por la ciudadanía para los casos de vulnerabilidad conforme lo establece el artículo 234 del CAPÍTULO IV. DE LA EDUCACIÓN EN SITUACIONES EXCEPCIONALES del Reglamento General de la Ley Orgánica de Educación Intercultural entre otros.

La comisión estuvo conformada por:  
Delegado de la Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción.  
Directora Metropolitana de Inclusión Educativa.  
Responsable de la Asesoría Legal.  
Responsable del proceso de admisión 2016-2017.

Este es el último paso que tenemos en relación a lo que son las instancias en las que vamos pasando en relación al otorgamiento de los cupos como tal y para que puedan hacer la matrícula, lo hacemos siempre en base a la Ordenanza No. 0059 y también al artículo 234 del Capítulo IV de la educación de situaciones excepcionales del Reglamento General de la Ley Orgánica de Educación Intercultural, entre otros; en relación a que también se genera una comisión que fue conformada por el delegado de la Comisión Metropolitana de Lucha contra la Corrupción; el Director Metropolitano de Inclusión Educativa de la Secretaría; un responsable de la Asesoría Legal y un responsable del proceso de admisión 2016 – 2017. Ellos, en comisión fueron atendiendo cada uno de los casos de vulnerabilidad que teníamos y en relación son madres solteras que son sostén de familia; personas que han sido desplazadas, a los acontecimientos del 16 de abril también se les tomó mucho en cuenta; de muchas personas de Manabí y Esmeraldas que han venido a vivir a Quito, entonces esos casos fueron los que se atendieron.


Se recibió un total de 63 peticiones siendo 29 casos aprobados y que corresponden a situación de vulnerabilidad. Cuatro peticiones no fueron analizadas en virtud que fueron favorecidos con el cupo en las fases subsiguientes del proceso de admisión.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, 10h21 (16 concejales)**

Total se recibió 63 peticiones, siendo 29 casos aprobados y que corresponden a una verdadera situación de vulnerabilidad. Cuatro peticiones no fueron analizadas en virtud de que ellos fueron ya favorecidos con el cupo en las fases que se dieron en relación a la admisión, entonces no fue necesario que estén en la comisión; si bien es prácticamente la mitad a la que se le atiende es porque a veces y todavía nos falta concientizar mucho en los padres de familia y representantes en que hay situaciones que no son consideradas como vulnerabilidad y la comisión es la encargada de trabajar en ese aspecto.


Esto en relación a lo que tiene que ver con los cupos y con las matrículas para el año lectivo 2016 – 2017 ¿No sé si existe algún tipo de consulta?

**SEÑOR ALCALDE:** Vamos a continuar con la presentación y al final hacemos las preguntas.



**DATOS INFORMATIVOS**

Instituciones Educativas: 9 Unidades Educativas 11 colegios  
Niveles: Preparatoria, Media, Superior, Bachillerato



**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** En lo que tiene que ver ya el plan para el inicio del año escolar 2016 – 2017, lo relacionado con la educación regular nosotros contamos con 9 unidades educativas y 11 colegios entre los de bachillerato y los colegios que tenemos. Los niveles que manejamos son los siguientes: preparatoria, media, superior y bachillerato.

Según calendario de inicio de clases progresivo (Región Sierra), difundido por el Ministerio de Educación, el inicio de clases para el periodo 2016-2017 será el 5 de septiembre y de forma escalonada hasta el 3 de octubre 2016:

Según calendario de inicio de clases progresivo en la Región Sierra, difundido por el Ministerio de Educación, las clases para el período 2016 – 2017 iniciarán el 5 de septiembre y de forma escalonada llegaremos hasta el 3 de octubre de 2016.

#### **CALENDARIO DE INICIO DE CLASES**

Lunes 5 de septiembre: Estudiantes de bachillerato.

Martes 6 de septiembre: 8, 9 y 10mo de Educación General Básica.


Miércoles 7 de septiembre: 5, 6 y 7mo de Educación General Básica.

Jueves 8 de septiembre: 2, 3 y 4to de Educación General Básica.

Viernes 9 de septiembre: 1ro de Educación General Básica.

Lunes 3 de octubre: Educación Inicial.

Este es el calendario que ya tenemos aprobado por el Ministerio o el que nos dio el Ministerio en relación para el inicio de clases. El 5 de septiembre empiezan los estudiantes de bachillerato; el martes 6 de septiembre van octavo, noveno y décimo de Educación General Básica; el miércoles 7 están quinto, sexto y séptimo de Educación General Básica; el 8 de septiembre segundo, tercero y cuarto de Educación General Básica; el viernes 9 primero de Educación General Básica; y, el lunes 3 de octubre se empieza con la educación inicial.



Es importante tomar en cuenta que el escalonamiento de inicio de clases, ha sido diseñado por el Ministerio de Educación con el objetivo de descongestionar actividades para que los estudiantes accedan a cada una de sus instituciones educativas donde han sido designados.

Es importante tomar en cuenta que el escalonamiento de inicio de clases, ha sido diseñado por el Ministerio de Educación, nosotros como Secretaría en lo que tiene que ver todos los lineamientos que nos da el Ministerio como tal, lo estamos cumpliendo a cabalidad y eso ha permitido que vayamos trabajando de la mano y vayamos obteniendo varias circunstancias que nos ayudan como educación e inclusive están tomando como ejemplo la educación municipal, en alguno de los casos de educación inclusiva que nosotros tenemos.

La idea de ingresar de esta manera escalonada es para descongestionar las actividades para que los estudiantes puedan acceder a cada una de las instituciones y no se genere el caos que generalmente se da al inicio del año lectivo.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, 10h23 (17 concejales)**

### ORGANIZACIÓN - INSTITUCIONES EDUCATIVAS MUNICIPALES

Socialización del cronograma emitido por el Ministerio de Educación y adaptación con las actividades propias de los centros educativos municipales.

Elaboración del Plan Curricular Anual en cada área y asignatura, y Plan Curricular Institucional de acuerdo con los lineamientos del reajuste curricular emitido por el Ministerio de Educación.

Temporalidad: Julio y fines de agosto.

¿Cómo hemos ido organizando las instituciones educativas? Primero socializamos el cronograma; elaboramos el Plan Curricular Anual en el área y asignaturas; el Plan Curricular Institucional; el uno es entregado directamente por el Ministerio como tal en donde nosotros aplicamos los lineamientos y el Plan Curricular Institucional es el que ya cada una de nuestras instituciones educativas genera para acoplar a cada uno de los sistemas que tenemos y las diferentes asignaturas y sobre todo los alumnos y la oferta que damos como Municipio. Esto se da entre julio y agosto de 2016, estamos en el proceso.



## GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Elaboración y socialización de lineamientos generales para distributivo docente y organización escolar a todas las instituciones educativas municipales en función del reajuste curricular, horarios y acuerdos ministeriales emitidos por el Ministerio de Educación.

Revisión de distributivos docentes y plan de estudios de cada institución educativa acorde con la nueva malla curricular, así:

5 horas de Educación Física impartida por un docente especialista.

Incremento de horas en la asignatura de Física como parte del área de Ciencias Naturales.

Horas de proyectos escolares relacionadas con Informática como eje transversal y de apoyo a las otras asignaturas.

Incremento de horas presenciales en las diferentes asignaturas de la modalidad semi-presencial de la Unidad Educativa Antonio José de Sucre.

En lo que tiene que ver la gestión administrativa, nosotros generamos la elaboración y socialización de lineamientos generales al distributivo docente, la revisión de los distributivos, los planes de estudio, educación acorde con la nueva malla curricular. Aquí me permito hacer un paréntesis, ya que tenemos un tema que es importante se han suprimido ciertas horas y estamos ya ingresando dentro de nuestra malla curricular cinco horas de Educación Física impartida por docentes especializados y también se debe dar un incremento en horas de asignatura de Física como parte del área de Ciencias Naturales.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 10h25 (16 concejales)**

Además, con esto se estaba limitando el tema de Informática en cada una de las instituciones educativas, ya que teníamos que reemplazarla las de Educación Física por las de Informática pero se mantiene como un eje transversal a horas y proyectos escolares relacionados con informática y que se apliquen a otras asignaturas.

¿Qué es lo que nosotros estamos haciendo para no prescindir de nuestros docentes sobre todo mantener la informática que consideramos fundamental hoy en la educación de nuestros chicos? Es el hecho de que varias asignaturas serán

trabajadas entre el docente principal de la cátedra y el de informática para que sean mucho más interactivas y se utilicen estas herramientas informáticas para que a la vez tengan su clase de informática y estén aplicando ya directamente a los conceptos que van aprendiendo en cada una de estas.

Se dio un incremento de horas presenciales, esto ya es directamente con nuestro centro que tenemos en el sur de la Unidad Educativa Sucre para diferentes asignaturas en la modalidad semi presencial, nosotros tenemos un proyecto muy interesante ahí y estamos también acoplándonos a los lineamientos que nos han dado.

**Sale de la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez, 10h26 (15 concejales)**



Organización del calendario escolar (cronograma quimestral y anual) de las instituciones educativas municipales de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Educación y las actividades relacionadas con proyectos y eventos de la Municipalidad.

Revisión de la infraestructura y provisión del mobiliario necesario, especialmente para los colegios de Educación Básica Superior y Bachillerato de Cotocollao, Nueve de Octubre, Alfredo Pérez Guerrero, Humberto Mata Martínez, Pedro Pablo Traversari, Manuel Cabeza de Vaca, Julio Moreno Peñaherrera, Juan Wisneth, José Ricardo Chiriboga, Rafael Alvarado.

La organización del calendario escolar: tenemos cronogramas quimestrales y anual; es importante que nosotros lo que estamos haciendo dentro de los lineamientos es incluir todas las directrices del Ministerio como tal a las actividades y proyectos que

tenemos relacionados ya con eventos puntuales del Municipio de Quito y la red de colegios que nosotros manejamos.

Hemos revisado la infraestructura y provisión de mobiliario, principalmente en nuestros colegios de educación superior y de bachillerato como son: Cotocollao, 9 de Octubre, Alfredo Pérez Guerrero, Humberto Mata Martínez, Pedro Pablo Traversari, Manuel Cabeza de Vaca, Julio Moreno Peñaherrera, Juan Wisneth, José Ricardo Chiriboga y Rafael Alvarado, estamos ya terminando la pintura de todas esas instituciones.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 10h27 (14 concejales)**

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 10h27 (15 concejales)**

La gran mayoría eran las que en su momento, hace 10 diez años, el Gobierno de Japón donó al Municipio de Quito, le hemos hecho un mantenimiento integral en relación a lo que es la pintura, hemos recobrado toda la parte sanitaria que estaba complicada y hemos arreglado lo que son techos y pisos. Es decir, todas estas instituciones empiezan prácticamente como nuevas para este año lectivo y además hemos trabajado en el tema de mobiliario en relación a pupitres, ciertos laboratorios que estamos mejorando como son los de Física y de Química, en general la renovación total de lo que son estos colegios.

Elaboración del Programa General de Inauguración del año lectivo 2016-2017 en el que se incluya: información general sobre el plan de reducción de riesgos ante desastres naturales, uso de los espacios y recursos físicos en cada institución como compromiso de un buen ciudadano.

El programa general de inauguración del año lectivo 2016 – 2017, en el que se incluye la información general sobre el Plan de Reducción de Riesgos ante desastres naturales, uso de los espacios y recursos físicos en cada institución como compromiso de un buen ciudadano. Dentro de esto también se trabajó en dar los gabinetes de primeros auxilios y de incendios a todas las instituciones y sobre todo estamos generando ya la posibilidad de tener todo lo que es el contingente en relación a desastres naturales que se puedan dar, tanta capacitación a los docentes como a nuestros estudiantes.


SECRETARÍA DE  
**EDUCACIÓN**  
RECREACIÓN Y DEPORTE  
ALCALDÍA

**TALENTO HUMANO**

Análisis de requerimiento docente por institución educativa y asignaturas.  
Reuniones periódicas con la Dirección Metropolitana de recursos humanos planta central y Administración General para que aproximadamente 213 docentes de contrato puedan acceder al nombramiento provisional y por ende realizar los respectivos concursos de merecimiento y oposición de tal forma que logremos la estabilidad pedagógica en los centros educativos municipales.

Gestionar los 46 contratos docentes para reemplazos de quienes se encuentran en puestos directivos en cada una de las instituciones educativas.

Contratación del personal docente que por renunciaciones, fin de contrato, jubilaciones, etc. Son necesarios en cada centro educativo, de tal forma que para el inicio de clases cada institución educativa cuente con la planta docente completa.



En Talento Humano, este es el cambio más grande que estamos realizando lo que es para el inicio del año lectivo, hemos tenido varias reuniones periódicas con la Dirección Metropolitana, estamos aproximadamente trabajando con 213 docentes de contrato para que ellos puedan acceder a sus nombramientos provisionales y obviamente participar en los concursos de merecimiento y así nosotros generamos estabilidad en todo lo que es nuestra plana de docentes en relación a todo el municipio.

Gestionar también 46 contratos de docentes para reemplazar a quienes se encuentran en puestos directivos en cada una de las instituciones educativas; y también tenemos la contratación del personal docente que por renuncia, fin de

contrato, jubilaciones y otro tipo de casos han ido saliendo o han hecho falta en cada una de nuestras instituciones, entonces aquí si estamos trabajando muy fuerte para mantener los índices de calidad que tiene la educación municipal y tenemos que empezar por nuestros docentes primero, dándoles estabilidad, vamos a continuar con nuestros planes de capacitación y sobre todo en relación a nuestros estudiantes como tal que no tengan la falta de ninguno de los docentes en todo el año, aspectos que han venido sucediendo y que arrastramos desde hace algún tiempo en relación a que se jubilaban y no se daban los cambios como tal.

Un poco esta es la fecha y las actividades que vamos a realizar en relación al lugar y a los responsables tenemos lo siguiente: (Procede a dar lectura de las diapositivas correspondientes)

Fecha	Actividades	Lugar	Responsables
Miércoles 10 de agosto	Elaboración de un plan de inicio del año lectivo 2016 - 2017	Dirección de Gestión Educativa	Dirección de Gestión Educativa.
Del lunes 29 de agosto al 2 de septiembre	Conformación la Junta Académica de acuerdo al Acuerdo N° MINEDUC-ME-2016-00060	En cada Institución Educativa	Autoridades Personal Docente DECE
Del lunes 29 al 2 de septiembre de 2016	Plan curricular anual	En cada Institución Educativa	
El lunes 29 y martes 30 de agosto de 2016	Círculo de estudios con el Personal del Departamento de Consejería Estudiantil. Jornada de trabajo	Auditorio de la Secretaría de Educación Recreación y Deporte	Coordinadores del DECE
Martes 31 de agosto de 2016	Reunión de trabajo Autoridades administrativas y pedagógicas. Jornada de trabajo	Auditorio de la Secretaría de Educación Recreación y Deporte	Dirección de Gestión Educativa.

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez, 10h29 (16 concejales)**

Cabe señalar que desde el lunes 29 al 2 de septiembre conformamos las Juntas Académicas conforme lo establece el Acuerdo Ministerial correspondiente. En relación a que nosotros vamos a iniciar un tema de capacitación para poder contar con nuestros rectores y autoridades de manera definitiva en todas nuestras instituciones.

Continúa con la lectura de las diapositivas siguientes:

Del martes 30 de agosto al 1 de septiembre 2016	Círculo de estudios con los docentes de los Colegios de Bachillerato por áreas. 8 grupos dividido en niveles 4 y 5 para trabajar el PCA  Ciencias Sociales/ Educación Física  Ciencias Naturales/ Emprendimiento y Gestión  Matemática / Educación Artística  Lengua y Literatura  Educación Física	Unidad Educativa Sucre	Jefe de cada equipo
Viernes 2 de septiembre de 2016	Entrega del Plan Curricular Anual	En Institución Educativa	Autoridades Personal Docente DECE
Viernes 2 de septiembre de 2016	Entrega del Plan de Destrezas con Criterio de Desempeño	En Institución Educativa	Autoridades Personal Docente DECE
Del 5 de septiembre de 2016 al 7 de octubre de 2016	FODA Institucional e informe DECE	En Institución Educativa	Autoridades Personal Docente DECE
Lunes 10 de octubre de 2016	Primer encuentro pedagógico de autoridades municipales: Vicerrectores de las Unidades Educativas Rectores de los Colegios de Bachillerato	Auditorio Oswaldo Lombeyda del Colegio Municipal Fernández Madrid	Secretaría de Educación Y deporte

En general, es como hemos ya preparado para lo que será el inicio de clases 2016 – 2017, como ustedes observaron está concluido el proceso de matrículas y estamos en los últimos detalles en base a los lineamientos que nos dieron para que nosotros podamos iniciar de la mejor manera.

**PLAN PARA INICIO DEL AÑO ESCOLAR  
2016-2017  
CBA y BVI**

El proyecto de Modalidades de Inclusión en la Educación cuenta con dos componentes:

- 1.- Educación Básica Superior Flexible – CBA
- 2.- Bachillerato Virtual Inclusivo

Para el año lectivo 2016-2017 se proyecta atender aproximadamente a 3.066 personas mayores de 15 años de edad a través de las Modalidades de Educación Básica Superior Flexible (1900) y Bachillerato Virtual Inclusivo (1166), en 15 centros educativos municipales y 6 ciber centros ubicados en las Casas Somos.

El plan que también tenemos y esto es en relación a todo lo que nosotros trabajamos como inclusión tenemos en lo que es el CBA y el Bachillerato Virtual Inclusivo, son dos proyectos emblemas que tenemos como Secretaría para el año 2016 – 2017 proyectamos aproximadamente contar con 3.066 alumnos desde los quince años en adelante.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 10h32 (17 concejales)**

En la Modalidad de Educación Básica Superior Flexible 1900 alumnos; y, en el Bachillerato Virtual Inclusivo 1166, en 15 centros educativos municipales y 6 ciber centros, ubicados en las Casas Somos; y, uno en el Colegio Bicentenario.



**BACHILLERATO VIRTUAL INCLUSIVO**

**Promoción y Difusión**

Elaboración de material publicitario debidamente aprobado por la Secretaría de Comunicación.

Difusión y socialización del Bachillerato Virtual Inclusivo en instituciones u organizaciones públicas, privadas e Instituciones Educativas Municipales (Modalidad CBA) en el DMQ a través de talleres informativos in situ.

Coordinación con el área de comunicación para la emisión de boletines publicitarios para ser difundidos en redes sociales de forma periódica del proceso de cupos disponibles de ingreso al BVI.

Atención al cliente presencial y telefónica para ampliar información del BVI.




En el Bachillerato Virtual Inclusivo generamos promoción y difusión elaborando el material publicitario conjuntamente con la Secretaría de Comunicación. Realizamos todo lo que es la difusión y socialización con la comunidad, en las instituciones de organizaciones públicas, privadas e instituciones educativas municipales y, a través, de talleres informativos in situ.

Coordinación con el área de comunicación para boletines publicitarios para ser difundidos en redes sociales de manera periódica en los procesos de cupos



disponibles y la atención al cliente presencial y telefónico para ampliar la información de lo que es el programa como tal.




### Matrículas

Ingreso y vaciado de información en la base de datos de los estudiantes beneficiados con los cupos para primero (500), segundo (500) y tercero de bachillerato (166) año lectivo 2016-2017.

Confirmación a estudiantes beneficiados (1166) a través de los diferentes medios de comunicación (whatsapp, correos electrónicos, Facebook, mensajes msm y llamadas telefónicas) del otorgamiento de su beca así como la convocatoria a inducción.

Atención personalizada en el proceso de inscripción y revisión de documentación completa de los aspirantes a ingresar al BVI, actividades que se lleva a cabo en los Ciber centros y Secretaría de Educación del Municipio.

Elaboración de listados de los nuevos estudiantes para la generación de claves y contraseñas de ingreso a la plataforma virtual del Colegio Virtual Iberoamericano.



Se dio ingreso y vaciando la información en base a los datos de los estudiantes beneficiados con los cupos, abrimos 500 cupos para el primero de Bachillerato; para el segundo estamos con 500 que fueron promovidos de este primer momento que tuvimos en el año lectivo 2015 – 2016 ya pasan para segundo año y para el tercero de bachillerato tenemos 166 estudiantes. Esto quiere decir que en este año lectivo, 2016 – 2017, nosotros vamos a tener nuestros primeros bachilleres en este sistema y vale la pena recalcar es un programa que apenas ha estado funcionando dos años pero tenemos gran acogida de la comunidad y sobre todo estamos viendo muy buenos resultados en personas que por “a” o “b” no podían terminar sus estudios y ahora ya les estamos dando la facilidad para que ya puedan tener su título de bachiller.

Confirmación de estudiantes beneficiados son 1166, se ha dado a través de diferentes medios de comunicación whatsapp, correos electrónicos, facebook, mensajes y llamadas telefónicas para darles su beca como la convocatoria para una inducción inicial.

Damos atención personalizada en el proceso de inscripción y revisión de documentación completa de los aspirantes y sobre todo vamos encaminando actividades para que en los ciber centros y en la Secretaría de Educación se pueda brindar toda esta información y se inicie ya con un proceso que es totalmente virtual pero que a veces ha generado ciertos conflictos con nuestros estudiantes ya que no han estado acostumbrados a estudiar directamente con sus profesores y peor aún, en este momento, a través de una pantalla y con tutores especiales, pero el resultado está siendo bastante bueno.

### **Implementación de los Ciber – Centros**

Reuniones de trabajo con la Secretaría de Territorio, Habitat y Vivienda – Coordinación de Casa Somos con el objetivo de socializar los avances de los acuerdos establecidos en el aumento de conectividad, utilización de Cibercentros y trabajo con la comunidad.


Revisión y configuración de equipos informáticos para la implementación de 2 nuevos Cibercentros, Casa Somos Conocoto y Solanda.  
Compra de UPS (24) para equipos informáticos.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, 10h34 (16 concejales)**

En lo que tiene que ver con la implementación de los ciber centros trabajamos con la Secretaría de Territorio, Hábitat y Vivienda, coordinamos con las Casas Somos para socializar los avances y acuerdos establecidos en el aumento a la conectividad y utilización de los ciber centros de trabajo con la comunidad.

Para este año hemos implementado dos nuevos ciber centros en la Casa Somos de Conocoto y Solanda comprando 24 UPS para equiparlos informáticamente, y que las personas puedan asistir y tener sus clases en cada uno de estos puntos, además de los que ya tenemos y de los que ya estaban funcionando.

Continúa con la lectura de la siguiente diapositiva relacionada con la capacitación e inducción a los estudiantes para el siguiente proceso del año lectivo.




**Capacitación – Inducción a estudiantes**

Proceso que se realiza anualmente, previo al inicio del año escolar, para los estudiantes que ingresan a primer año de bachillerato:

Comunicación a través de los diferentes medios de comunicación (whatsapp, correos electrónicos, Facebook, mensajes msm y llamadas telefónicas) para informar día y hora de inducción.

Inducción para 500 estudiantes primero de bachillerato, 66 nuevos estudiantes de segundo y 20 nuevos estudiantes para tercero de bachillerato.

Su ejecución será del 18 al 27 de agosto de 2016 en los 6 ciber centros (San Diego, Carcelén Alto, Solanda, La Roldós-Pisullí, San Antonio de Pichincha y San Marcos) y la Unidad Educativa del Milenio Bicentenario.



Continúa con la lectura de la diapositiva relacionada con la Educación Básica Superior Flexible – CBA. Aclarando que se tenía un tiempo de duración de once meses para que se dé el programa como tal, pero el Ministerio les solicitó para que sea en 15 meses a lo que la Dirección Metropolitana de Inclusión de la Secretaría envió una propuesta técnica para que se lo haga en 12 meses, la misma que fue aceptada e inclusive se lo va a poner a nivel nacional, fue una propuesta municipal para que se lo haga en un año calendario y que nuestros estudiantes puedan hacer el octavo, noveno y décimo de básica, eso ha hecho que el proceso de inscripciones se

retrase un poco. Además, es importante que esta alternativa se la tome para replicarla a nivel nacional.

SECRETARÍA DE  
**EDUCACIÓN**  
RECREACIÓN Y DEPORTE  
ALCALDÍA

**EDUCACIÓN BÁSICA SUPERIOR FLEXIBLE - CBA**

En razón del cambio de malla curricular emitida por el MINEDUC y ampliar el tiempo de duración de la modalidad de 11 meses a 15 meses, se envía propuesta técnica para una duración de 12 meses, la cual fue aceptada y será propuesta a nivel nacional, retarda el proceso de inscripciones para el siguiente año lectivo 2016 – 2017.

**Planificación:**

Reuniones de trabajo técnico interno para delegación de responsabilidades, ejecución de procesos pertinentes y seguimientos de los mismos.  
Elaboración de documentos técnicos para el MINEDUC y reuniones de trabajo con el mismo.



Continúa con la lectura de la diapositiva relacionada con la promoción y difusión.

SECRETARÍA DE  
**EDUCACIÓN**  
RECREACIÓN Y DEPORTE  
ALCALDÍA

**Promoción y Difusión**

Elaboración de material publicitario debidamente aprobado por la Secretaría de Comunicación.

Colocación de publicidad referente a las Inscripciones en la Modalidad educación Básica Superior Flexible - CBA año lectivo 2016-2017 en paradas y estaciones del Trolebus, Ecovía y Corredores.


Publicidad de mano coordinada en cada centro educativo municipal.

Atención al cliente presencial y telefónico para ampliar información.

Publicación en medio de comunicación escrita para inscripciones extraordinarias del año lectivo 2016-2017, en agosto 2016.



Continúa con la lectura de las diapositivas siguientes:





**Inscripciones**

Socialización de la Modalidad Educación Básica Superior Flexible - CBA a nuevas autoridades institucionales y secretarías de las 15 Instituciones Educativas Municipales.

Inscripciones ordinarias para el año lectivo 2016-2017, hasta el mes de julio, contando con un aproximado de 1000 estudiantes inscritos.


Inscripciones extraordinarias para el año lectivo 2016-2017, del 29 agosto al 15 septiembre 2016.



**Capacitación**

Organización del proceso de Inducción a estudiante y representantes legales a ejecutarse del 12 al 23 de septiembre de 2016.

Organización de la capacitación a docentes sobre la actualización de la malla curricular 2016 a ejecutarse del 29 al 31 de agosto de 2016.



### **Dotación Estudiantil**

Bajo el precepto de la gratuidad de la modalidad, los estudiantes reciben útiles y uniformes escolares.

Proceso administrativo de compras públicas y/o adquisición de bienes o servicios para el año lectivo 2016-2017 de Útiles escolares y de oficina.

Determinación de procesos a seguir para compra de uniformes escolares.

Los útiles escolares reciben los estudiantes el 19 de septiembre de 2016.  
Los estudiantes reciben en octubre de 2016 los respectivos uniformes escolares.

Agradece por la atención brindada a su exposición.

**SEÑOR ALCALDE:** ¿Preguntas o comentarios? Concejal Guayasamín.

**CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN:** Compañeras y compañeros concejales buenos días, Alcalde. Básicamente mi intervención va para solicitar de manera directa una respuesta suya Alcalde, a una comunicación que le envían varios técnicos de la Secretaría de Educación, involucrados en estos procesos que nos fueron descritos y en donde aluden algunas observaciones principalmente en contra de un funcionario, Lic. Cristian Bernardo Oquendo Sánchez – Cristian Oquendo. En donde se realizan algunas observaciones y acusaciones como hostigamiento, persecución. Se alude que el determinado funcionario justifica inasistencias o inasistencia de alguno de los funcionarios y además registra 0% de avance en la programación planificada para el presente año fiscal.

Con relación a la actuación del Secretario de Educación, dice que ha trabajado de la mano con el Secretario, pero lamentablemente no se puede trabajar con el funcionario aludido, el licenciado Cristian Oquendo. Hacen también alguna alusión con respecto a si el mencionado funcionario tiene algún tipo de relación o de familiaridad con el periodista Diego Oquendo; yo no quiero entrar en ese tema porque no conviene en base a lo que estoy únicamente transmitiendo este tipo de información y dentro de las atribuciones que tenemos como concejales el tema de la fiscalización.

Además, aseguran que el señor Director de Gestión Educativa, Lic. Cristian Oquendo, no asume su rol técnico por desconocer, normas, procedimientos y competencias. Hablan también de maltratos; ya le enviaron a usted una comunicación parecida el 25 de abril de 2016, y ellos al finalizar la comunicación solicitan que se realice la auditoría a las funciones y gestión realizada por el Director de Gestión Educativa y su equipo de confianza, en este caso el Director, el Lic. Cristian Oquendo y adjuntan las firmas.

Ellos recibieron de parte suya una comunicación o una respuesta desde el despacho, señalando que es competencia de la evaluación del señor Secretario, pero...

**SEÑOR ALCALDE:** Señor concejal, remitámonos al punto del orden del día ¿algún comentario al tema que se está tratando?

**CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN:** Es parte del proceso y por eso yo le comino a que conteste lo que le han solicitado los técnicos.

**SEÑOR ALCALDE:** Sí es que tiene algún comentario sobre el punto en discusión adelante. Concejal Albán.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** Solicitaría, si es posible que, me respondan en este momento. Me extraña las cifras de matriculados frente a los cupos que estaban disponibles en tres entidades educativas municipales y que son: Humberto Mata, 9 de Octubre y José Ricardo Chiriboga. Me parece que todos son de parroquias, si no me equivoco.

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** La Humberto Mata tiene dos sedes, El Inca y en Zámbriza. El 9 de Octubre queda por la calle Mañosca; y, el otro si es de parroquia.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** Los matriculados frente a los cupos son extremadamente bajos, particularmente en el Humberto Mata y el 9 de Octubre; hay que hacer una evaluación para saber qué es lo que está sucediendo ahí. En general, la educación municipal es bien valorada. A lo mejor la valoración es excepcionalmente buena en algunas entidades municipales educativas como el Benalcázar, Fernández Madrid, entre otras; pero en general es bien valorada, y si extraña un poco que en este caso para esas tres entidades exista tan baja valoración o interés, me parece que hay que hacer una evaluación consistente sobre estas tres entidades en particular. Si no se puede atender esta consulta en este momento, me permito sugerir que se haga una evaluación más sostenida del tema.

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** Sí, muchas gracias, yo le voy hacer llegar el estudio que tenemos en relación a eso. Muchos de esos son colegios técnicos que han sido cambiados por la normativa que tienen que ver los reglamentos del Ministerio de Educación, antes eran colegios técnicos que se dedicaban a corte y confección o mecánica, entonces están en el proceso de cambio, más bien la acogida que se ha tenido es bastante buena por parte de la comunidad tomando en cuenta que hay otros referentes de instituciones educativas no municipales en cada uno de los sectores.

Lo que hemos hecho es en relación para el inicio del año lectivo mejorar lo que es la infraestructura y nosotros vamos a poner mucho énfasis en todos estos colegios de bachillerato y sobre todo en los establecimientos educativos que tienen desde octavo de educación básica para que vayan incrementando también su participación. Yo le voy a remitir el estudio pero en relación sí hemos tomado en cuenta esa baja que ha existido pero si le ponemos en contra posición a que antes eran colegios artesanales, la comunidad está teniendo muy buena respuesta a que se les dé una alternativa de educación en lo que tiene que ver el Bachillerato General Unificado en Ciencias.

**SEÑOR ALCALDE:** Vamos a recoger todos los comentarios y luego se los atenderá en conjunto. Concejal Coro.



**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 10h44 (15 concejales)**

**CONCEJAL ABG. MIGUEL CORO:** En este caso sobre los temas de pueblos y nacionalidades, para mi opinión cuando le asignan el 10% de los cupos para los pueblos y nacionalidades afros y montubios, es demasiado bajo ¿no sé en base a qué criterio se da ese porcentaje? Porque extraoficialmente sabía que era el 25%. En algunos establecimientos educativos los compañeros de los pueblos y nacionalidades han manifestado que no existe, por eso es que quisiera conocer ¿cómo lo determinan? Si son los estudiantes o niños que llegan a los establecimientos a inscribirse ¿cómo ustedes determinan que es pueblo o nacionalidades? Porque hay muchas personas que van disfrazadas y dicen nosotros somos pueblos y nacionalidades; en este caso yo me imagino que de pronto habrá algún profesor que domine los idiomas de los pueblos y nacionalidades, en este caso quechua, shuar, que estoy diciendo. Entonces en este caso siendo el 10% a los pueblos y nacionalidades, de pronto tocará el 3%, tampoco estoy pidiendo que se haga ingresar a todos. Eso quisiera conocer, señor Secretario, que me informe como hace la verificación de que ingresen estudiantes indígenas a estos establecimientos educativos municipales. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Páez.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Buenos días, con el anterior Secretario de Educación y con el apoyo de la concejala Susana Castañeda habíamos iniciado un análisis respecto de la calidad del sistema educativo municipal a propósito de un indicador que, seguramente, no es el único, hay muchos más pero me parece que es potente de incorporarlo dentro de la política educativa en términos de la evaluación, me refiero, que es el resultado de los exámenes nacionales de la educación o los nn que se llaman porque éstos no solamente puntúan sino que entregan informes bastante detallados respecto al rendimiento de los estudiantes de bachillerato en las distintas ramas del conocimiento que se imparten en la educación básica y en el bachillerato, me refiero a Ciencias Naturales, Ciencias Sociales, Lenguaje y Matemáticas; y, lo sorprendente de eso es que este bien ganado prestigio de la institución o del subsistema municipal de Quito, en realidad es un tema bastante heterogéneo, a propósito de esas pruebas, hay colegios como, efectivamente, el Benalcázar y la escuela Espejo, lo digo con orgullo porque soy egresado de ambas.

El Fernández Madrid y el Quitumbe que tienen rendimientos bastante importantes y los coloca en el top 50, aunque esto no es una carrera de competencia y no es un ranking pero si permite referenciar lo que se está haciendo en el mismo segmento socio económico, posiblemente y con las mismas lógicas educativas y que se está haciendo en función de esos temas.

Pero hay colegios que efectivamente y sobre todo aquellos que provienen de este cambio, de lo que eran colegios técnicos artesanales a el bachillerato de ciencias en donde existe una grada y un desnivel significativamente visible, que también me parece que puede ser la causa por la cual desalienta la inscripción y disputar los cupos que ahí están disponibles y está el remedio de los que no entraron a los colegios fiscales no les queda más que irse a esos colegios, siempre es una situación contraproducente porque no generan sentimientos de pertenencia y adhesión, una cosa es que alguien quiera ir al colegio y otra cosa es que le manden allá; y esto me parece que contribuye a una visión pesimista y difícil de manejar.

Yo le había planteado en alguna conversación, no es un hecho formal, al anterior Secretario pero quiero aprovechar esto para señalar aquí, que es necesario hacer un agresivo esfuerzo en términos de nivelar la calidad de la educación municipal por arriba, por supuesto, es decir con el ejemplo que se tiene en estos colegios emblemáticos que maneja el municipio por algunos años, algunos nuevos como el Quitumbe, otros tradicionales de Quito, que se trate de desarrollar una estrategia específica de nivelación de la calidad sobre todo para aquellos colegios que están bien por debajo incluso del promedio de lo que se tiene a nivel nacional, a nivel de Quito y en comparación con colegios que tienen el mismo nivel de desarrollo socio económico.

**Salen de la sala de sesiones el concejal Sr. Jorge Albán; y, la concejala Abg. Renata Salvador, 10h48 (13 concejales)**

Tiene relación con lo que estamos discutiendo, Alcalde, porque es un problema de cupos y de atracción de la oferta municipal respecto a la necesidad de la población y yo estoy seguro de esto porque algunos colegios se conocen, por ejemplo el Humberto Mata que está ubicado en una zona poblada, al final del avenida El Inca, donde empieza Las Palmeras que es una zona con alta densidad poblacional, en donde hay una población objetivo bastante importante que no encuentra como

referencia a ese colegio y que si uno se le ve de afuera, perdonen el término y la simpleza es “fiero”, porque tiene un muro alto, es una construcción que no tiene ningún atractivo como centro educativo y puede ser uno de los elementos que desmerece la atención de la ciudadanía, de los padres y de los propios muchachos respecto a esta oferta educativa.

Yo quisiera entonces, insistir a propósito de esos datos y que no nos dio señor Secretario, debería revisar como nos lo hace llegar; más allá de que esto es secundario, yo si quiero insistir en que es fundamental el que se haga un esfuerzo específico en términos de elevar el nivel de todos estos colegios que en el rendimiento de 2015. Cabe señalar que las de 2016 no han sido entregadas ¿ya están entregadas?

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** Las pruebas, las nns tomaron recién y las del INEVAL para la graduación ya tienen todos.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** No están todavía disponibles las de 2016, yo me estoy refiriendo a las del 2015 y a mí me parece que ya con dos años permiten hacer una valoración más técnica y sobre todo poder ubicar cuales son aquellos temas del proceso pedagógico o del hecho contextual que tienen que ser incorporados en una planificación integral.

<p><b>Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 10h50 (12 concejales)</b></p>
---

Yo, como parte del sistema municipal – educativo soy orgulloso de ello pero me parece que hace falta arrancar un esfuerzo adicional, en términos de nivelar a estos colegios que se incorporan ahora a esta dinámica.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Hermosa.

**CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA:** Gracias Alcalde. En la misma línea de los compañeros, si es importante que todo el sistema educativo municipal sea tratado como un todo; ahora mismo estamos viendo que las evidencias de los datos técnicos dan a conocer que en nuestro propio sistema municipal tenemos diversos

niveles de calidad educativa o al menos de lo que la gente tiene la percepción, entonces hay muchísimos registros para el Colegio Benalcázar, cuando hay otros que todavía estamos promocionando que la gente venga a nuestros colegios. Esta elevación el nivel debería ser en función a un plan integral en general.

Por otro lado, quisiera que se nos haga llegar, por parte de la Secretaría de Educación, me quedé muy preocupada sobre los 69 casos de vulnerabilidad que fueron tratados por la comisión y apenas 23 han sido aprobados. Los temas de vulnerabilidad deben ser tratados con una visión social de solidaridad, y quisiera, por favor, que se nos haga llegar un informe detallado de estos casos que no fueron aprobados.

Por otro lado, el plan de mantenimiento, escuché al señor Secretario indicar que vamos a estar con las unidades listas, tengo ahí una gran preocupación, hace dos meses en la Comisión de Educación se solicitó la ejecución presupuestaria con respecto a las obras de infraestructura de los colegios y sobre todo de las baterías sanitarias de los estudiantes que ha sido una constante tanto aquí en el Concejo como en la comisión. Y nos encontramos alrededor de un 7% de ejecución.

Quisiera saber también, señor Secretario, como está el tema de ejecución con respecto a las obras de mantenimiento que deben hacerse en las unidades educativas municipales y también la preocupación del Ciclo Básico Acelerado, en cuanto también a su ejecución y entrega de materiales correspondientes, ahí claramente la ley explica un acceso universal a la educación y gratuito y en ese sistema está también la educación municipal y quisiéramos saber cómo van esos procesos, ya en su ejecución.

Por otro lado, también hemos pedido que no solamente en esta programación de inicio de clases, conste lógicamente un cronograma pero también se incluya el cronograma de los planes de contingencia en caso de emergencia, que ya se lo implementó en años anteriores con el motivo de la erupción del Volcán Cotopaxi, ahora también con un tema de sismos. Se solicitó que se presente también un cronograma de los planes de evacuación, medidas de protección para que todos nuestros estudiantes conozcan exactamente los sitios y puntos seguros en caso de ocurrir alguna emergencia.

Por último el proceso de nombramiento de los rectores de las unidades educativas municipales, hemos tenido algunos inconvenientes con este proceso sobre todo en el Colegio Benalcázar y hemos solicitado también porque esto es un tema de la administración general se nos presente cual es la normativa y los requisitos básicos de este proceso de calificación. Se nos dice a breve modo en un documento emitido por la Secretaría de que está en proceso y es un tema de la Administración General, pero constantemente hemos pedido en Comisión de que se presente una normativa aprobada para la selección de los rectores. Así es, que estas incógnitas e inquietudes, si es que se nos puede entregar la información que he pedido o si en este momento el señor Secretario nos puede informar al respecto.

**SEÑOR ALCALDE:** Adelante señor Secretario.

**DR. PEDRO FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, SECRETARIO DE EDUCACIÓN:** Gracias. El porcentaje es en el tema del 10% ¿cómo funciona nuestro sistema de inscripción on line? Cada una de las personas que accede al proceso como tal e ingresa la página web tiene la posibilidad o tiene dentro de las diferentes pestañas que tiene el sistema el indicar si está dentro de este grupo, y en base a eso van directamente al sorteo, no de toda la masa de cupos que tenemos sino específicamente dentro de ese 10%. En muchos de los casos no se ha cumplido con la expectativa por eso es que ustedes vieron la cifra que no llegamos a completar el 100% de ese 10% que tenemos, en relación a que no se presentan.

¿Qué es lo que se hace al momento en que son sorteados y que empieza ya la posibilidad de la matrícula? Los estudiantes van a la institución y ahí son evaluados por los docentes y sobre todo por las autoridades en relación de si acceden o no al cupo como tal. En lo que tiene que ver en esta categoría y en este grupo del 10% como tal, prácticamente fueron atendidas todas las personas que se presentaron; los que no fueron atendidos fue en relación que en ciertas instituciones en donde teníamos demasía de personas que tenían la demanda pero que teníamos cupos limitados. Todo esto, nosotros seguimos lo que señala la Ordenanza No. 059, en donde están detallados los porcentajes; hay muchas cosas que tenemos que reformar hemos conversado en la Comisión y con la Presidenta, en relación a que existen situaciones que ya no están acordes a la realidad y que las hemos tomado en cuenta para nosotros proponer una reforma la ordenanza e inclusive dentro de eso podría

estar acogido el tema de que se incremente un poco más el porcentaje que se dé para este grupo que está considerado como etnias.

En definitiva hemos hecho todos los lineamientos y el proceso como tal en base a la Ordenanza No.059 que es la que rige el proceso como tal. Bienvenida cual observación o sugerencia en la que podamos trabajar en conjunto para que se puedan incrementar esos índices, pero para este proceso como tal era lo que nos permita la ordenanza y hasta eso fue lo que nosotros cumplimos.

**Ingresan a la sala de sesiones los concejales Sr. Jorge Albán; y, el Dr. Mario Granda, 10h52 (14 concejales)**

**Sale de la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, 10h52 (13 concejales)**

En referencia a las pruebas de INEVAL y las NN todavía no tenemos el resultado de las que se tomaron en el mes anterior, pero sí tenemos las que nuestros estudiantes que estaban para graduarse dieron para poder acceder al título. Hay instituciones que se manejan sobre la mínima que es 700, estamos hablando de que el promedio de algunas instituciones está entre los 740 o 750; yo les voy hacer llegar ese informe ya detallado.

En instituciones como el Fernández Madrid, Sucre, Espejo y Benalcázar estamos sobre los 930 puntos, quiere decir que vamos encaminados en esas instituciones; en las otras pese a que no es la misma calidad pero estamos por encima de los parámetros que tenemos como educación a nivel país. ¿Qué es lo que nosotros estamos haciendo al respecto para mejorar esa calidad y esa nivelación? Es trabajar con docentes, nosotros hemos estado trabajando mucho y hemos planificado una cantidad de capacitaciones docentes para que todos estén al mismo nivel, consideramos dentro de la política el tema de que si todos los profesores que tenemos alrededor de dos mil en todo lo que son nuestras instituciones educativas, están al mismo nivel de educación y de preparación y sobre todo de capacitación, van a poder transmitir de buena forma para todos los estudiantes.

Debemos también trabajar en publicidad porque más que un tema de que no se considera a la institución buena, es porque existe desconocimiento ya que antes

estaban consideradas como artesanales y mucha gente no quiere estudiar corte y confección. Como ejemplo, podemos decir en la institución José Ricardo Chiriboga vamos a tener este año un último grupo de bachilleres en confección y técnicas en la confección de vestidos, entonces le ven con ese paradigma, por lo que sí tenemos que trabajar un poco más que nada que nivelar en el sentido de docentes y también publicitar que ya son instituciones de bachillerato general unificado en ciencias.

En relación a lo manifestado por la concejala Hermosa, sobre todo con la vulnerabilidad la Comisión que estaba conformada por Comedis y la Dirección de Inclusión Educativa, dentro del proceso que se da se determinó que no eran casos de vulnerabilidad sino que simplemente al igual que en el porcentaje de etnias las personas tenían una pestaña para indicar que eran vulnerables o que estaban dentro de los casos de vulnerabilidad o presentar el oficio a la Secretaría o a la institución. Se hizo todo el expediente para analizar el caso y se vio al final que no eran casos de vulnerabilidad, muchas veces se pueden disfrazar cierto tipo de cosas. En otro de los casos lamentablemente no nos dicen la verdad y por eso es que se da ese caso en el que no se cumple el 69% de los pedidos. Además, debo señalar que la información requerida por usted, señora Concejala, ya se la está enviando.

Lo referente a la infraestructura ya se señaló que están pintados los colegios, este momento ustedes pueden ya observarlos. La siguiente semana iniciamos con los sanitarios, por lo tanto la ejecución presupuestaria está en marcha. Todas nuestras instituciones que son entes compactables también están llegando entre el 50% y el 60% de ejecución presupuestaria.

**Salen de la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, 10h58 (12 concejales)**

**Ingresan a la sala de sesiones las concejalas Srta. Carla Cevallos; y, Dra. Renata Moreno, 10h58 (14 concejales)**

Inclusive en las instituciones educativas como Cotocollao, vamos a construir un bloque nuevo de aulas, es decir un edificio de dos pisos con cuatro aulas más para poder abarcar esa alternativa de tener más estudiantes y sobre todo, todos nuestros colegios de bachillerato, yo creo que es fundamental que lo hagamos ya como educación secundaria desde el octavo de básica y así podamos dar una alternativa

mucho más real en relación a que la gente sale de lo que es el séptimo y busca otra alternativa y si todas nuestras instituciones lo tienen, lo pueden hacer.

En el cronograma de contingencias, lo estamos trabajando con el Cuerpo de Bomberos, la Policía Nacional y la EMT, para todo el tema relacionado con el manejo de la parte vial, señalización, el tema de gabinetes y sobre todo los planes de contingencia y lo terminaremos máximo hasta la última semana de agosto, en donde se reintegran también todos nuestros docentes y autoridades porque ellos tienen este lapso de vacaciones, pero también estamos para presentarles esa información.

**Ingresan a la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda; y el concejal Sr. Mario Guayasamín, 11h01 (16 concejales)**

Con el nombramiento de los rectores, no es un tema netamente municipal el que se tenga encargados sino que a nivel nacional muchas de las autoridades están siendo encargadas porque faltan ciertos requisitos que se han dado; nosotros no tenemos que dar la normativa en relación a esa sino que estamos aplicando directamente la que está en la Ley de Educación, lo que nos da es que la autoridad máxima es la que decide en base a la terna, para nosotros conformar esa terna se hace una convocatoria, se toman pruebas tanto técnicas como sicométricas y en base a eso los mejores puntuados están en esa terna y en base a sus méritos son escogidos.

En el caso del Benalcázar lo hicimos así, tuvimos una persona que al momento está de rector; lo que hemos hecho para tomar medidas y en conversaciones con el Ministerio es iniciar ya un curso de capacitación para ser directivo, en donde nosotros ya estaríamos autorizados, esperamos que entre febrero o marzo, y sería un caso excepcional a nivel país que todas nuestras autoridades sean ya definitivas por el lapso que nos da la ley.

Creo que he atendido todas las observaciones o preguntas realizadas, habrá informes que tenemos que enviar pero...

**SEÑOR ALCALDE:** No habiendo más preguntas e inquietudes, agradecemos al señor Secretario por su presentación. Siguiendo punto, por favor.

\*\*\*\*\*



**VI. Segundo debate del proyecto de Ordenanza por la cual se establece como un área de importancia ecológica, cultural y de desarrollo productivo sostenible a los territorios de las parroquias de Nono, Calacalí, Nanegal, Nanegalito, Gualea y Pacto. (IC-O-2016-134).**

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Del Pozo.

**CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO:** Gracias señor Alcalde, señoras y señores concejales, ciudadanos presentes. Para mí como Presidente de la Comisión de Ambiente del Distrito Metropolitano de Quito, es realmente un honor poder presentar esta mañana la Ordenanza por la cual se establece como un área de importancia ecológica, cultural y de desarrollo productivo sostenible a los territorios de las parroquias de Nono, Calacalí, Nanegal, Nanegalito, Gualea y Pacto.

Como antecedente muy puntual, realmente es indispensable mencionar que esta zona, el Chocó Andino, es una de las zonas más biodiversas del planeta, no sólo Quito o del Ecuador, sino del planeta. También es importante manifestar que en relación a esto se procedió, a la mancomunidad del Chocó Andino, hacer una consulta de buena fe en la parroquia de Pacto, en la cual el 92% de los ciudadanos se manifestaron en contra de la explotación minera en el sector. Y adicionalmente aquello también como antecedente es indispensable mencionar la realidad socio económica y socio cultural de la zona, en donde tenemos un analfabetismo en Nono, de cerca del 16%; en Nanegal del 12%; en Calacalí del 12% y una pobreza alrededor del 84% promedio en el sector.

Con estos antecedentes, cabe un análisis muy profundo de nuestro papel como Distrito Metropolitano de Quito en relación a esta zona tan importante en nuestra ciudad y aquí la importancia y la profundidad de esta ordenanza que es indispensable que la conozcamos y aprobemos el día de hoy como un proyecto normativo indispensable dentro del Distrito Metropolitano de Quito, como concepto y como eje del desarrollo sostenible que consta dentro de nuestro Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, como nuestro eje de desarrollo a largo plazo.

En ese sentido yo quiero solicitar a la Secretaría de Ambiente que nos ayude con la exposición de los cambios, con la matriz de cambios que se analizaron, discutieron y aprobaron en la Comisión y luego de lo cual solicitó señor Alcalde, continuar con el uso de la palabra.

**SEÑOR ALCALDE:** Por favor, Verónica Arias, Secretaria de Ambiente, pase adelante para realizar la respectiva presentación.

**DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE:** Señor Alcalde, señoras y señores concejales, muy buenos días. Primero y antes que nada, quiero agradecer y destacar señor Alcalde, su apoyo y por su visión estratégica y sabe escuchar justamente a la iniciativa presentada por la mancomunidad del Chocó Andino en la presentación de este proyecto de ordenanza. De igual forma quiero agradecer a la Comisión de Ambiente, al Presidente Eduardo Del Pozo; a sus concejales miembros Carlos Páez y Pedro Freire, por su apoyo en la redacción de este proyecto de ordenanza.

Los apoyos y las observaciones emitidas por cada uno de los señores concejales, han sido también incorporadas y lo que ha hecho es, justamente, generar un proyecto de ordenanza mucho más robusto, nutrido y que profundiza la visión en esta construcción de unas parroquias y de un territorio mucho más sostenible. Como un modelo de gestión para una producción compatible con el ambiente para una conservación de la biodiversidad como aquí se expresó, es un territorio y es un Distrito Metropolitano de Quito donde se destaca como uno de los hotspots o de los puntos calientes a nivel mundial en términos de biodiversidad, por lo que con esta visión y esta ordenanza quisiéramos que seamos en algún momento la capital mundial de la biodiversidad.

Es un modelo que procura una gestión para la resiliencia a los futuros efectos que tendremos que enfrentar con el cambio climático, además asegura el tema de una equidad y seguridad alimentaria e hídrica para nuestras futuras generaciones.

Es así como se han recogido todas las observaciones presentadas por ustedes, señoras y señores concejales; en estas diferentes fechas que constan en el documento; los comentarios recibidos por la Comisión y trabajados por la comisión conjuntamente con la Secretaría de Ambiente y las secretarías aledañas y que tienen

que ver con el proyecto, y los comentarios que se efectuaron durante las diferentes reuniones, dando así que el resultado del 12 de julio de 2016, la comisión efectúe los últimos ajustes a la propuesta de ordenanza y sea ésta la que ustedes tienen en este texto.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, 11h08 (17 concejales)**

Simplemente para recalcar y resaltar que ha sido una ordenanza con profunda participación y un trabajo conjunto con las mancomunidades y con los Presidentes de la junta parroquial; está totalmente alineada con el Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial, el nuevo Plan Ambiental del Distrito; el PUOS. Se delimita el territorio con los objetivos y las áreas de manera clara; se establece una mesa interinstitucional participativa donde las diferentes instituciones municipales se sentarán en conjunto con los GADS parroquiales y con representantes de la comunidad para planificar de esta forma el territorio y además se fortalece el trabajo municipal en las parroquias, incluyendo planes y presupuestos de cada una de las empresas y de las secretarías que tienen a cargo el desarrollo de esta visión propuesta en la ordenanza.

Hasta aquí, señor Alcalde. Quisiéramos mencionar que todos los representantes de los GADS parroquiales están acá presentes. Agradecemos también la presencia de cada uno de ellos que han venido desde su territorio, para estar presentes en apoyo a esta ordenanza y, por supuesto, felicitar el gran trabajo realizado por todos ustedes que se lo merecen porque de todas maneras esta visión es nacida desde las parroquias y desde de la gente con el aporte al Distrito Metropolitano de Quito así que un aplauso para ustedes. Muchas gracias, hasta aquí señor Alcalde, señoras y señores concejales.

**SEÑOR ALCALDE:** Bien antes de abrir el debate, yo quiero dar la bienvenida a los representantes de las parroquias del noroccidente que nos acompañan en esta mañana. En efecto, ha sido un proceso que lo iniciamos hace varios meses, yo recuerdo la primera ocasión que tuve el gusto de recibirlos en mi despacho para escuchar su planteamiento; la iniciativa de desarrollar esta ordenanza que plasma lo que la comunidad y los ciudadanos manifestaron en esa consulta popular de buena fe, en esa iniciativa tan interesante que ustedes desarrollaron en las parroquias del

noroccidente y que tuvo un apoyo contundente respecto a la tesis de preservar el carácter sostenible en la vocación económica y social de las parroquias del Chocó Andino.

Obviamente, la iniciativa fue acogida con mucho entusiasmo por nuestra administración y de inmediato empezamos a trabajar de forma conjunta en el desarrollo de esta ordenanza con la comunidad y, por supuesto, con el apoyo de la Comisión de Ambiente. Es un gusto, finalmente, llegar al día de hoy para, esperamos aprobar por unanimidad esta ordenanza que ratifica la vocación de nuestra administración por avanzar hacia una ciudad sostenible y sobre todo en aquellos territorios con una mega diversidad de flora y fauna riquísima que, por supuesto, todos debemos tener el compromiso de conservar de forma adecuada, así que bienvenidos, compañeros. Concejal Del Pozo.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 11h12 (18 concejales)**

**CONCEJAL ABG. EDUARDO DEL POZO:** Quisiera solamente mencionar una pequeña corrección que debemos hacer en los considerandos, pues estaba establecida la Ordenanza No. 172, en relación al PUOS que ya fue reformada por este Concejo Metropolitano y es la Ordenanza No. 127 de 18 de julio de 2016, con ese cambio de forma realmente quiero solicitar, señor Alcalde y a todos ustedes señores concejales, un voto de aprobación para esta ordenanza importantísima para el Distrito Metropolitano de Quito y en ese sentido elevar a moción la presente ordenanza para que, por supuesto, sea aprobada y el noroccidente sea considerado como un área de importancia dentro del Distrito Metropolitano de Quito, no solamente ambiental sino de desarrollo productivo porque ese es el enfoque que debemos tener en el occidente, mis queridos amigos.

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 11h13 (19 concejales)**

Así, que elevó a moción señor Alcalde para consideración del Concejo Metropolitano.

**CONCEJALA DRA. RENATA MORENO:** Apoyo la moción.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Chacón.

**CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN:** Buenos días señor Alcalde, señores concejales, simplemente quería mencionar el gran trabajo que hizo la comisión después de las observaciones que tuvimos en el primer debate, en donde creo que todas las observaciones que se presentaron realmente enriquecieron la propuesta que, justamente, lo que buscaba era asegurarnos que la ordenanza sea lo suficientemente contundente y fuerte para preservar la biodiversidad y la cultura del noroccidente de nuestra ciudad para atender a esos principios que creo que nos llevan a demostrar que seremos la sede de Hábitat III en octubre, en donde vamos a cumplir que vamos a ser ciudades seguras, inclusivas, resilientes, sostenibles y este es un gran paso en esa línea y sobre todo también en la línea de la participación ciudadana.

La participación de la mancomunidad del Chocó ha sido fundamental y vital para dar impulso a este proceso y a mí me congratula mucho que el Concejo Metropolitano se haya hecho eco de esa lucha que ustedes han tenido por bastante tiempo y que, justamente, el haber llegado a este punto ha hecho que la ordenanza se fortalezca y que cumpla con los objetivos que ustedes estaban buscando y ahora lo más importante es el control, es una de las cosas más fundamentales el compromiso de la administración municipal y de todas las entidades que forman la comisión y de todas las entidades de control es que sí la ordenanza está muy bien pero ya el momento de su ejecución a veces pueden existir esos pequeños vacíos, entonces creo que es un gran paso esta ordenanza, sin embargo la siguiente fase es el compromiso de absolutamente todos los que estamos aquí y todas las instituciones del municipio de dar estricto cumplimiento a esta ordenanza para que estos objetivos que hemos estado buscando y que la mancomunidad del Chocó lo ha estado haciendo por tanto tiempo, en efecto se cumplan. Así que con eso yo simplemente felicito nuevamente el trabajo de la comisión y de todos los concejales que han participado en este proceso y, por supuesto, apoyar que se apruebe esta ordenanza. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Páez.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Yo quisiera resaltar dos temas importantes en esta ordenanza que vale la pena tenerlas presente, la primera es la construcción de un espacio participativo con la comunidad y con las autoridades locales en la

definición de las líneas estratégicas de desarrollo de la zona juntamente con el Municipio de Quito, constituimos una mesa institucional y finalmente llegamos a un acuerdo que tenga en el artículo cinco una conformación en donde existen tres representantes de la Municipalidad y dos representantes de la mancomunidad del Chocó Andino que serán asignados anualmente y tendrán sus respectivos suplentes, esto quedo en la gobernabilidad, digamos, de la mancomunidad del Chocó Andino que es un espacio de articulación legalmente constituido de las juntas parroquiales de Pacto, Nanegal, Nanegalito, Gualea, Nono y Calacalí, entonces con ellos van a decidir quiénes son, existió el criterio de que sea un delegado de la institucionalidad pública que es importante pero también otro delegado, ojalá, de la propia comunidad, de tal manera que esté representado no solamente el sector público institucional sino también el sector comunitario que finalmente es quien construye y quien potencia estos temas.

Yo creo que este espacio de articulación interinstitucional y participativo es un ejemplo de conducción de lo que debería ser esta lógica de sustentabilidad que no solamente tiene que ver con la preservación de los recursos naturales sino fundamentalmente con el involucramiento directo de la comunidad y de los actores sociales en la definición de su futuro, este es un hecho importante.

Lo otro, que fue discutido intensamente en el primer debate aquí en el Concejo que estaba planteada un poco la ordenanza como muy lírica y muy de declaración que no tenía establecidos compromisos de parte de la institucionalidad y del municipio y es por eso que incorporamos la disposición transitoria primera en donde se establece un plazo de cuatro meses para que distintas instancias municipales puedan plantear en el trabajo con la comunidad intervenciones concretas que hagan que efectivamente esta zona que hoy vamos a declarar de protección ecológica tenga un esfuerzo en esos términos.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 11h19 (18 concejales)**

Por ejemplo, está planteado un programa, que tiene que estar a cargo de la Empresa Metropolitana de Agua Potable y Saneamiento Ambiental, de recuperación de quebradas, de tratamiento de sus afluentes líquidos y de manejo integral de las cuencas hidrográficas que nos parece que es un hecho fundamental, esto no estaba contemplado en la versión original y fruto del trabajo que hemos realizado hemos

entendido que sin estos compromisos institucionales, más que compromisos, sin estas obligaciones ahora legales que vamos a establecer sobre las distintas dependencias municipales el tema no se podría concretar, así que yo creo que para tranquilidad de los colegas, presidentes y vocales de las juntas que están aquí presentes, para satisfacción de la expectativa de la ciudadanía que ha venido a acompañar este debate creo yo que se ha hecho efectivamente un buen trabajo, se ha incorporado su participación en el gobierno de esta zona, su influencia respecto a las decisiones municipales y también el compromiso de las distintas instancias, empresas, agencias municipales, por atender su expectativa de un medio ambiente sano, de la conservación de los recursos naturales que me parece que es lo que está alentando este tema.

Así que con eso, Alcalde, yo creo que es efectivamente un aporte muy bueno que hacemos en términos de preservar esta característica del Distrito Metropolitano de Quito, que a veces sólo se la ve como ciudad, sobre todo para quienes vivimos en el Quito urbano consolidado, pero que tiene una potencia enorme y un recurso estratégico en la riqueza ecológica, en la biodiversidad de esta zona que, sin duda, es una parte fundamental y que creo yo que con esta ordenanza la estamos justipreciando conforme la coherencia con el esquema de un desarrollo sustentable y la construcción del buen vivir.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Albán.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** En el primer debate deje sentada la opinión de que lo que hay que fortalecer es el concepto del Chocó Andino que, efectivamente, como lo ha señalado la Secretaria de Ambiente, es un área de extraordinario valor ambiental y natural del planeta, me parece que eso es lo que le da una cierta especificidad a esta área y a esta zona y eso hay que consolidar y fortalecer.

Me permito sugerir que se incluya en el artículo seis un acápite que señala que la mesa promoverá la constitución de una mancomunidad de todas las poblaciones y de los municipios de todas las provincias involucradas. La ordenanza se refiere solamente a las parroquias del distrito porque el Municipio de Quito no puede legislar sobre otras provincias, por eso mi sugerencia es promoverá, no es que constituya sino promoverá la constitución de una mancomunidad del conjunto de jurisdicciones provinciales, cantonales y parroquiales de todo el Chocó Andino

porque me parece que ese concepto debe ser fortalecido, me permito sugerir eso y evidentemente si se acoge la sugerencia y bueno aunque no se la acoja, mi apoyo a la propuesta de aprobación de la ordenanza.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Benítez.

**CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ:** Buenos días con todas y con todos. Primero, felicitar y reconocer la participación y el empoderamiento que han tenido en la construcción de esta ordenanza los GADS y otros actores, y pedirle al Alcalde que para ser real y promover el desarrollo productivo, ambiental sostenible y cultural; y dar paso y fiel cumplimiento a la ordenanza que estamos planteando ahora, se pueda ya en la primera reforma presupuestaria incorporar el presupuesto necesario para hacer efectivo lo que se está proponiendo en la ordenanza. Muchas gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Hermosa.

**CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA:** Gracias Alcalde, también un saludo a toda la mancomunidad, es importante reconocer el trabajo que se ha venido haciendo. Cuando se presentó en primer debate esta propuesta, yo también fui una de las que dije para que nos sirva una declaratoria sino contamos con los presupuestos, programas y proyectos que impliquen la aplicación de esa declaratoria; veo que ya con mucho más detenimiento y con un análisis se ha considerado inclusive cada una de las competencias y funciones de las autoridades respectivas en el caso de cultura; en el caso de servicios básicos; en el caso de desarrollo productivo, pero aparte de la transitoria que nos da cuatro meses para presentar estos programas y proyectos que no sé en qué medida y ojalá puedan ser considerados en la reforma presupuestaria que se viene, que esto no obedezca únicamente a lo que cada una de las entidades tiene que hacer sino que obedezca a un plan de gestión integral de toda la mancomunidad, donde se visualice claramente la misión, objetivos y luego sí los programas y proyectos, y también ya en los planes operativos que en este caso la Administración La Delicia tiene que incorporar se priorice las obras.

Nosotros decíamos estamos bien abanderándonos con esa lucha para la preservación y conservación del medio ambiente, pero yo también les decía tenemos que cuidar



primero a nuestros ciudadanos, a nuestros pobladores que están en la mancomunidad, que sean ellos los beneficiarios en primera instancia de obra y servicios básicos como un tema tan fundamental como es el agua potable y el alcantarillado, que prioricemos esas obras.

Hablamos de turismo, de sostenibilidad y nuestros propios pobladores no tienen los servicios básicos, prioricemos esas obras para que se cumplan al menos en esto temas tan relevantes; y, por otro lado vemos que existirán los planes parciales especiales, según lo establece la Ordenanza Metropolitana de Régimen del Suelo para el cumplimiento de la presente ordenanza; que se analicen todos estos planes especiales para que realmente los proyectos que ya vayamos a ejecutar estén alineados a un plan estratégico integral. Así que apoyamos esta iniciativa pero también estaremos muy atentos a que esos planes y esos programas se cumplan en beneficio de la comunidad. Gracias Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Reina.

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Conforme en el primer debate se había considerado importante el tratamiento de un recurso estratégico y trascendental, el agua; y la justificación del propio estudio determinaba que uno de los contaminantes de todo el territorio y de los recursos como son las quebradas, los ríos es lo urbano, las aguas servidas, yo creo que ahí hay que considerar como la parte urbana, como la parte del centro de Quito llega con las aguas servidas y creo que igual la transitoria dice clarísimo pero de pronto se puede hacer una comprensión de que es una intervención y un plan solo territorializado en las parroquias que estamos declarándoles área de importancia ecológica y solo hay que tratarles en Nono, Calacalí, Nanegal, Nanegalito, Gualea y Pacto.

Creo que con esa visión integral es importante también la intervención en lo que tiene que ver lo que lleva el río Guayllabamba; lo que lleva y hace sus efectos negativos en este recurso estratégico. Que quede claro que hay que preservar la zona del Chocó Andino pero también hay que atacar las causas donde se da ese impacto negativo. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Señora Secretaria.

**DRA. VERÓNICA ARIAS, SECRETARIA DE AMBIENTE:** Para complementar y contestar la inquietud del concejal Albán, efectivamente se puede incluir en el artículo 6 o una disposición transitoria la conformación de la mancomunidad más allá del Distrito Metropolitano, con el concepto eco regional que se está trabajando ya con Imbabura y con otras provincias para generar no solamente ese corredor sino también el Corredor del Oso que va mucho más allá, entonces eso se lo puede incorporar, si el proceso parlamentario lo permite.

Sobre el tema de las concejales Benítez y Hermosa, efectivamente, se incorporó en la disposición general cuarta que las empresa metropolitanas mencionadas en la presente ordenanza deberán trabajar y tener la obligación de presentar y generar presupuestos anuales para ejercer ya estos planes. Entonces, esto está ya incorporado también acá; y, los programas a partir de 2017.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 11h28 (17 concejales)**

En relación a la participación realmente se incorporó la mesa interinstitucional para trabajar, no solamente desde una visión municipal hacia la comunidad sino conjunta y mancomunadamente en esa mesa para planificar el desarrollo de ese territorio tanto como municipio como con la comunidad y las mancomunidades conformadas.

**SEÑOR ALCALDE:** Bien no habiendo más comentarios, señorita Secretaria someta a votación ordinaria la moción planteada por el concejal Del Pozo.

**SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:** Señoras y señores concejales, procedo a tomar votación ordinaria sobre la aprobación de la ordenanza en referencia con las modificaciones realizadas por los concejales Eduardo Del Pozo y Jorge Albán.

NOMBRES	A FAVOR	EN CONTRA	BLANCO	AUSENTE
1. SR. JORGE ALBÁN	✓			
2. MSc. SOLEDAD BENÍTEZ	✓			
3. LIC. SUSANA CASTAÑEDA	✓			
4. SR.TA. CARLA CEVALLOS	✓			
5. ABG. DANIELA CHACÓN	✓			
6. ABG. MIGUEL CORO	✓			
7. ABG. EDUARDO DEL POZO	✓			
8. DR. PEDRO FREIRE	✓			
9. ABG. SERGIO GARNICA	✓			

10.	DR. MARIO GRANDA				✓
11.	SR. MARIO GUAYASAMÍN	✓			
12.	ING. ANABEL HERMOSA	✓			
13.	DRA. RENATA MORENO	✓			
14.	ING. CARLOS PÁEZ	✓			
15.	SR. MARCO PONCE	✓			
16.	ECON. LUIS REINA	✓			
17.	ABG. RENATA SALVADOR	✓			
18.	LIC. EDDY SÁNCHEZ				✓
19.	SRA. KAREN SÁNCHEZ	✓			
20.	MSc. PATRICIO UBIDIA				✓
21.	SRA. IVONE VON LIPPKE				✓
22.	DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE METROPOLITANO	✓			
<b>VOTACIÓN TOTAL</b>		<b>18 votos a favor</b>			<b>4 ausencias</b>

**SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:** Señor Alcalde, con la unanimidad de los presentes queda aprobada la ordenanza.

**RESOLUCIÓN:**

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (18 VOTOS A FAVOR) **RESUELVE** APROBAR EN SEGUNDO Y DEFINITIVO DEBATE LA ORDENANZA POR LA CUAL SE ESTABLECE COMO UN ÁREA DE IMPORTANCIA ECOLÓGICA, CULTURAL Y DE DESARROLLO PRODUCTIVO SOSTENIBLE A LOS TERRITORIOS DE LAS PARROQUIAS DE NONO, CALACALÍ, NANEGAL, NANEGALITO, GUALEA Y PACTO. **(IC-O-2016-134)**.

\*\*\*\*\*

**SEÑOR ALCALDE:** Felicitaciones a los vecinos de las parroquias del noroccidente, ya que esta es una conquista a favor del desarrollo sostenible y la participación ciudadana en conjunto con la autoridad municipal. Creo que sienta un precedente muy positivo en la ciudad y que espero se convierta también en un motivo de réplica para otros casos. Felicitaciones.

\*\*\*\*\*

**VII. Conocimiento del proyecto de Resolución Reformatoria de la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 237, de 24 de noviembre de 2014, que contiene las disposiciones previas a la expropiación especial para la regularización de**

**asentamientos humanos urbanos y de expansión urbana; y, resolución al respecto. (IC-2016-120).**

-----

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Reina.

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Buenas tardes, para regularizar los asentamientos de hecho que se requiere la expropiación especial se había emitido la resolución 237 que bloqueaba, impedía que se siga especulando con los predios que están en cada uno de los lotes y lo habíamos bloqueado hasta que se termine su proceso de regularización y ahí sí la dependencia de Catastro, donde encontré diferencias de áreas, requiere que sean desbloqueados, por lo tanto esta propuesta e iniciativa tiende a solucionar ese problema.

En los que no existe diferencia de áreas y que no entrarán en el proceso de regularización vía expropiación especial se desbloquea definitivamente, porque se ha identificado de que ya se han emitido ordenanzas; de que ya están en procesos de regularización y por lo tanto esos ya no ameritan estar bloqueados, en primer lugar.

En segundo lugar, los que continúan con el proceso de expropiación especial y tienen diferencias de áreas se requiere desbloquearle de manera temporal y con eso la dependencia de Catastro y el Registro de la Propiedad, emite las resoluciones, se hace la protocolización y se soluciona este tema, por lo tanto solicito que se someta a consideración este proyecto de resolución.

<b>Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Jorge Albán, 11h32 (16 concejales)</b>
---

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Moreno.

**CONCEJALA DRA. RENATA MORENO:** Gracias señor Alcalde, efectivamente como bien a dicho el concejal Luis Reina, esto es fundamental para continuar y cerrar todo el proceso, sin embargo hay algunos puntos que por errores involuntarios se han ido diferencias entre lo que se presentó desde la Unidad Especial Regula tu Barrio frente al texto que tenemos el día de hoy para aprobar; como digo son errores involuntarios más de temas de digitación, por lo que solicito que el día de hoy se tome en cuenta esto para poder aprobar.

Voy a proceder a decir cuáles serían: por un lado no consta el asentamiento humano y consolidado El Manantial de la Administración Zonal Quitumbe y sería importante que conste y que estuvo en el informe que se envió pero no está aquí.

Por otro lado, ya en el cuadro de asentamientos humanos y de hecho consolidados que constan en la disposición transitoria primera existe también algunos otros errores que habría que arreglar, por ejemplo consta Sector 9 del Castillo de las Cuadras, lote 142, cuando en realidad era Sector 9 del Castillo de Las Cuadras, lote 1 y 2. Así mismo, la franja del Tajamar, lote A-35, barrios dice entre otros se menciona al barrio 15 de Julio de Calderón, en realidad este barrio pertenece a la Delicia y su nombre es únicamente barrio 15 de Julio.

En el barrio Alta Vista, que pertenece a la Administración Manuela Sáenz habría que corregir porque consta como Eloy Alfaro. Geranios de Marianitas 2, el nombre es únicamente Geranios de Marianitas. Igualmente hay otros barrios que ya fueron aquí revisados y pasaron por el Concejo, por ejemplo María de Guadalupe, Triángulo de Piedra, El Dorado, otros que están por salir, la Pampa 1, Madrigal 1, Cuatro de Abril y sería importante que también conste el desbloqueo definitivo que se necesita.

**Sale de la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 11h34; y, pasa a presidir la Abg. Daniela Chacón Arias, Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito (15 concejales)**

Siendo estos los errores involuntarios de tipeo y que si solicito sean tomados en cuenta, quiero también aprovechar por una sugerencia de la Unidad Especial Regula tu Barrio para mejorar el proceso, se sugiere un texto para la disposición transitoria segunda que es muy similar al que consta pero por temas de procedimiento solicitan que sea el siguiente: *“la Secretaría General del Concejo Metropolitano procederá a notificar a la Dirección Metropolitana de Catastro, a la Unidad de Transferencia de Dominio del Distrito Metropolitano de Quito y al Registro de la Propiedad que se ha procedido con el desbloqueo temporal de las claves catastrales y que continúa vigente la prohibición de modificar el dominio sobre los predios globales o parciales que se encuentran en proceso de expropiación especial en beneficio de los asentamientos humanos de hecho y consolidados antes señalados, ya que esta resolución autoriza el desbloqueo temporal exclusivamente para fines catastrales. La Dirección Metropolitana de Catastro comunicará el contenido de esta*

*resolución a las dependencias relacionadas con el proceso” y, justamente, con el último tema del que estaba hablando, los barrios que ya fueron aprobados y que requieren el desbloqueo ya definitivo, si bien es cierto este podría ser automático, creo que ya que estamos haciendo esta resolución aprovechemos para añadir una disposición general que permita autorizar a la Dirección Metropolitana de Catastro a desbloquear de manera definitiva las claves catastrales de los asentamientos humanos de hecho y consolidados que concluyen el proceso de transferencia de dominio a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.*

**Ingresan a la sala de sesiones los concejales Sr. Jorge Albán y Dr. Mario Granda, 11h35 (17 concejales)**

Estas observaciones en realidad lo que van hacer es facilitar que concluya el tratamiento de estos temas tan importantes como son los de expropiación especial, las variaciones no requieren ningún informe adicional y por lo tanto mociono que sean consideradas. Gracias.

**PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO:** Concejala Garnica.

**CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA:** Gracias señorita Vicealcaldesa, primero quiero apoyar la moción de la concejala Renata Moreno, me parece muy importante lo que ha propuesto para que sea en la una parte la modificatoria de la transitoria segunda, el texto tal como lo propone es mucho más comprensible y la otra, entiendo, que la tercera disposición se transforma en disposición general, Renata; entonces con eso también me parece que es un ámbito importante y no sólo es un tema transitorio por el levantamiento permanente o definitivo de las claves catastrales. Por otro lado, si quisiera reflexionar en el sentido de que el informe IC-2016-120, obviamente, tiene el dictamen favorable pero no hace ninguna referencia a los informes técnico – jurídico de la Unidad Regula tu Barrio.

**Ingresan a la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 11h38; y pasa a presidir la sesión (18 concejales)**

Este, si bien es un tema de forma sí creo que es muy importante, como se ha acostumbrado dentro del Concejo, primero la comisión debe contar con todos los insumos de orden técnico, jurídico y de esa manera se emita el informe para que

precisamente, la comisión tenga la oportunidad de desarrollar como lo que consta en el informe del Procurador Metropolitano, en el sentido que manifiesta en las últimas líneas que no nos pronunciamos respecto a los cuadros que contiene el listado de los asentamientos humanos de hecho, en razón de que esos datos deben ser proporcionados por la instancia técnica que es la Unidad Especial Regula tu Barrio, ya lo ha mencionado la concejala Renata Moreno, esa era una de mis preocupaciones que no vayan a omitirse por errores involuntarios nombres de asentamientos y también a que administración corresponden.

Me parece también muy importante, más allá de lo que se ha mencionado que se ratifique formalmente ¿cuáles son los asentamientos? ¿A qué administración zonal corresponden? De esa manera salga depurado ese listado y no tengamos inconvenientes.

Por último, me parece también que el Concejo Metropolitano, en el trabajo que se viene desarrollando a nivel legislativo, ha generado una herramienta muy importante que es la Ordenanza Metropolitana Sustitutiva de la Ordenanza No. 269 que fue sancionada el 30 de julio de 2012, que establece el régimen administrativo de regularización de excedentes o diferencias de superficie de terreno urbano y rural en el Distrito Metropolitano de Quito, provenientes de errores de cálculo o de medidas, misma que fue sancionada el 19 de julio, me parece que es importante que se incorpore también en la parte considerativa que puede habilitar en determinados casos para resolver mejor estos temas de orden administrativo a través de este cuerpo normativo que aprobó oportunamente el Concejo Metropolitano, con eso apoyo lo que está establecido en esta resolución y auguro que todos los trámites que están pendientes en los diferentes asentamientos salgan oportunamente y para bien; y eso de tranquilidad a quienes han sufrido por muchos años y que ya tienen el objetivo o está en camino la obtención de su escritura individual. Muchas gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Reina ¿acepta las modificaciones planteadas?

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Solamente me preocupa la incorporación de un barrio que Regula tu Barrio deberá decir sí está o no contemplado entre los inventarios de expropiación especial; lo demás es pertinente.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 11h41 (19 concejales)**

**SEÑOR ALCALDE:** Someta a votación ordinaria la aprobación de la resolución señorita Secretaria.

**SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:** Señoras y señores concejales, procedo a tomar votación ordinaria sobre la aprobación de la resolución reformatoria a la No. C 237 con las modificaciones realizadas por la concejala Renata Moreno y el concejal Sergio Garnica.

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

**SEÑORITA SECRETARIA GENERAL:** Señor Alcalde, con el voto unánime de los presentes queda aprobada la resolución.

**RESOLUCIÓN:**

EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, POR MAYORÍA (20 VOTOS A FAVOR) **RESUELVE** APROBAR LA SIGUIENTE RESOLUCIÓN:



## RESOLUCIÓN No.

### EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO

VISTO EL INFORME No. IC-2016-120, DE 29 DE JUNIO DE 2016, EMITIDO POR LA COMISIÓN DE PROPIEDAD Y ESPACIO PÚBLICO.

#### CONSIDERANDO:

**QUE**, EL ARTÍCULO 30 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR (EN ADELANTE "CONSTITUCIÓN") VIGENTE SEÑALA: *"LAS PERSONAS TIENEN DERECHO A UN HÁBITAT SEGURO Y SALUDABLE, Y A UNA VIVIENDA ADECUADA Y DIGNA, CON INDEPENDENCIA DE SU SITUACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA."*;

**QUE**, EL ARTÍCULO 31 DE LA MISMA CONSTITUCIÓN DETERMINA QUE: *"LAS PERSONAS TIENEN DERECHO AL DISFRUTE PLENO DE LA CIUDAD Y DE SUS ESPACIOS PÚBLICOS, BAJO LOS PRINCIPIOS DE SUSTENTABILIDAD, JUSTICIA SOCIAL, RESPETO A LAS DIFERENTES CULTURAS URBANAS Y EQUILIBRIO ENTRE LO URBANO Y LO RURAL. EL EJERCICIO DEL DERECHO A LA CIUDAD SE BASA EN LA GESTIÓN DEMOCRÁTICA DE ESTA, EN LA FUNCIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL DE LA PROPIEDAD Y DE LA CIUDAD, Y EN EL EJERCICIO PLENO DE LA CIUDADANÍA."*

**QUE**, EN EL SUPLEMENTO DEL REGISTRO OFICIAL No. 166, DE 21 DE ENERO DE 2014, SE PUBLICA LA LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN (EN ADELANTE "COOTAD"), POR EL CUAL SE SUSTITUYE Y AMPLÍA SU ARTÍCULO 596, RELACIONADO CON LA EXPROPIACIÓN ESPECIAL PARA LA REGULARIZACIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS DE INTERÉS SOCIAL EN SUELO URBANO Y DE EXPANSIÓN URBANA;

**QUE**, MEDIANTE ORDENANZA METROPOLITANA No. 126, DE 19 DE JULIO DE 2016, SE SUSTITUYE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 269, SANCIONADA EL 30 DE JULIO DE 2012, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE REGULARIZACIÓN DE EXCEDENTES O

DIFERENCIAS DE SUPERFICIES DE TERRENO URBANO Y RURAL EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, PROVENIENTES DE ERRORES DE CÁLCULO O DE MEDIDAS, LA MISMA QUE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO A SEGUIR EN CASO DE DETECTARSE EXCEDENTES O DIFERENCIAS DE ÁREAS EN INMUEBLES EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO;

**QUE,** LA UNIDAD ESPECIAL REGULA TU BARRIO MEDIANTE LOS INFORMES TÉCNICOS DE RIGOR DETERMINÓ A LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS QUE CUMPLEN CON LOS PARÁMETROS, CARACTERÍSTICAS, REQUISITOS Y CONDICIONES PARA SOMETERSE AL PROCESO DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL EN APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 596 DEL COOTAD Y LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0055, DE 1 DE ABRIL DE 2015;

**QUE,** ASÍ MISMO, LA UNIDAD ESPECIAL REGULA TU BARRIO MEDIANTE LOS INFORMES TÉCNICOS Y LEGALES HA DETERMINADO LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS QUE YA NO REQUIEREN SUJETARSE AL PROCESO DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL EN APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 596 Y LA ORDENANZA METROPOLITANA NO. 0055, YA QUE SE HAN REGULARIZADO MEDIANTE ORDENANZA O ESTÁN EN PROCESO DE REGULARIZACIÓN ORDINARIA;

**QUE,** EL CONCEJO METROPOLITANO, APROBÓ LA RESOLUCIÓN No. C 237, SUSCRITA EL 24 DE NOVIEMBRE DE 2014, QUE CONTIENE LAS DISPOSICIONES PREVIAS A LA EXPROPIACIÓN ESPECIAL PARA LA REGULARIZACIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS URBANOS Y DE EXPANSIÓN URBANA, CUYO ARTÍCULO 3, DICE: *“DISPONER A LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTRO PROCEDA, DE MANERA INMEDIATA, AL BLOQUEO DE LAS CLAVES CATASTRALES DE LOS PREDIOS EN LOS QUE SE ENCUENTRAN LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS QUE SE DETALLAN EN EL PRESENTE ARTÍCULO, SIN PERJUICIO DE OTROS ASENTAMIENTOS HUMANOS QUE LO SOLICITEN, CON EL FIN DE PRECAUTELAR EL NORMAL DESARROLLO DEL PROCESO DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL Y REGULARIZACIÓN, ASÍ COMO LOS DERECHOS DE LOS POSESIONARIOS.*

*PARA TAL EFECTO, LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTRO EN COORDINACIÓN CON LA UNIDAD ESPECIAL REGULA TU BARRIO DETERMINARÁN LOS NÚMEROS DE PREDIOS Y CLAVES CATASTRALES CORRESPONDIENTES. (...); Y,*

**QUE,** ANTE LA NECESIDAD TÉCNICA Y JURÍDICA, LA COMISIÓN DE PROPIEDAD Y ESPACIO PÚBLICO PROPONE LA REFORMA A LA RESOLUCIÓN DE CONCEJO No. C 237, DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2014, A FIN DE FACILITAR LA CONTINUIDAD DE LOS PROCESOS DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL, EN LOS CASOS DE ENCONTRAR DIFERENCIAS O EXCEDENTES DE ÁREA DE LOS PREDIOS GLOBALES QUE SON SUJETOS DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL SEGÚN LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 596 DEL COOTAD; Y, A FIN DE QUE SE ELIMINE DE LA RESOLUCIÓN EL GRUPO DE ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS QUE POR TENER ORDENANZA DE REGULARIZACIÓN O ESTAR EN ESE PROCESO NO SERÁN SUJETOS DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL.

**EN EJERCICIO DE LAS ATRIBUCIONES LEGALES ESTABLECIDAS EN EL ARTÍCULO 240 DE LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, ARTÍCULOS 7 Y 87 LITERAL A) Y DEL CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN.**

**EXPIDE LA SIGUIENTE:**

**RESOLUCIÓN REFORMATORIA DE SU RESOLUCIÓN No. C 237, DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2014, QUE CONTIENE LAS DISPOSICIONES PREVIAS A LA EXPROPIACION ESPECIAL PARA LA REGULARIZACIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS URBANOS Y DE EXPANSIÓN URBANA**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** CON EL FIN DE QUE SE PERMITA LEVANTAR TEMPORALMENTE, EN UNOS CASOS, Y DEFINITIVAMENTE, EN OTROS, EL BLOQUEO DE LAS CLAVES CATASTRALES DISPUESTO POR EL ARTÍCULO 3 DE LA RESOLUCIÓN DE CONCEJO No. C 237, DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2014, AGRÉGUENSE UNA DISPOSICIÓN GENERAL Y TRES DISPOSICIONES TRANSITORIAS A CONTINUACIÓN DEL ARTÍCULO 4 DE LA RESOLUCIÓN REFERIDA, AL TENOR DEL SIGUIENTE TEXTO:

**“DISPOSICIÓN GENERAL ÚNICA.-** AUTORIZAR A LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTRO A DESBLOQUEAR DE MANERA DEFINITIVA LAS CLAVES CATASTRALES DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS, QUE CONCLUYAN EL PROCESO DE TRANSFERENCIA DE DOMINIO A FAVOR DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS.-**

**PRIMERA.-** AUTORÍCESE A LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTRO PARA PROCEDER AL DESBLOQUEO TEMPORAL DE LAS CLAVES CATASTRALES, POR UN TIEMPO MÁXIMO DE 48 HORAS CONTINUAS, A FIN DE EMITIR LOS INFORMES REQUERIDOS POR LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 055 PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LOS DATOS ALFANUMÉRICOS DE LAS ÁREAS DE LOS PREDIOS GLOBALES CORRESPONDIENTES A LOS EXPEDIENTES DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS ENVIADOS POR PARTE DE LA UNIDAD ESPECIAL REGULA TU BARRIO, PARA EL PROCESO DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL.

ESTOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS SON:

<b>ASENTAMIENTO</b>	<b>ADMINISTRACIÓN ZONAL</b>
EL MANANTIAL	QUITUMBE
EL CONDE CAMINO DEL INCA IV	QUITUMBE
EL SOL	QUITUMBE
ONCE DE MAYO	QUITUMBE
LOS CIPRESES	QUITUMBE
LUZ Y VIDA	QUITUMBE
SECTOR NUEVE DEL CASTILLO DE LAS CUADRAS, LOTES 1 Y 2	QUITUMBE
DIVINO NIÑO	QUITUMBE
VIRGEN DE LA NUBE	QUITUMBE
LOS ALPES	MANUELA SÁENZ

CUCHO HACIENDA	LA DELICIA
15 DE JULIO	LA DELICIA
FRANJA DEL TAJAMAR LOTE A35 BARRIOS: SINCHY MUSHUK; VALLE HERMOSO DEL BOSQUE, POMASQUI; TAJAMAR 1 Y UNIDAD NACIONAL	CALDERÓN
JARDINES DE SAN CARLOS	CALDERÓN
GERANIOS DE MARIANITAS	CALDERÓN
MIRADOR DE GUAMANI	QUITUMBE
ALTA VISTA	MANUELA SÁENZ
SAN FELIPE	CALDERÓN
PLANADAS DE SAN FRANCISCO	CALDERÓN
COLINAS DEL EDÉN	EUGENIO ESPEJO

**SEGUNDA.-** LA SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO, PROCEDERÁ A NOTIFICAR A LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTRO, A LA UNIDAD DE TRANSFERENCIA DE DOMINIO DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y AL REGISTRO DE LA PROPIEDAD DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, QUE SE HA PROCEDIDO AL DESBLOQUEO TEMPORAL DE LAS CLAVES CATASTRALES Y QUE CONTINÚA VIGENTE LA PROHIBICIÓN DE MODIFICAR EL DOMINIO SOBRE LOS PREDIOS GLOBALES O PARCIALES QUE SE ENCUENTRAN EN PROCESO DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL EN BENEFICIO DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS ANTES SEÑALADOS, YA QUE ESTA RESOLUCIÓN AUTORIZA EL DESBLOQUEO TEMPORAL EXCLUSIVAMENTE PARA FINES CATASTRALES. LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTRO COMUNICARÁ EL CONTENIDO DE ESTA RESOLUCIÓN A LAS DEPENDENCIAS RELACIONADAS CON EL PROCESO.

**TERCERA.-** AUTORIZAR A LA DIRECCIÓN METROPOLITANA DE CATASTRO PARA QUE PROCEDA AL DESBLOQUEO DEFINITIVO DE LAS CLAVES CATASTRALES, A FIN DE CONTINUAR CON EL PROCESO DE REGULARIZACIÓN ORDINARIA DE LOS PREDIOS CORRESPONDIENTES A LOS EXPEDIENTES DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y

CONSOLIDADOS ENVIADOS POR PARTE DE LA UNIDAD ESPECIAL REGULA TU BARRIO, QUE SE IDENTIFIQUEN COMO PREDIOS QUE NO SERÁN SUJETOS DE EXPROPIACIÓN ESPECIAL.

ESTOS ASENTAMIENTOS HUMANOS DE HECHO Y CONSOLIDADOS SON:

<b>ASENTAMIENTO</b>	<b>ADMINISTRACION ZONAL</b>
TIERRA MÍA	QUITUMBE
TEPEYAC CAMAL METROPOLITANO	QUITUMBE
SANTA MARTHA ALTA	QUITUMBE
PORTAL DEL SUR	QUITUMBE
NUEVA LOJA	QUITUMBE
CUMBRES DEL SUR OCCIDENTE	QUITUMBE
LA DOLOROSA ALTA DE LA PARROQUIA CHILLOGALLO	QUITUMBE
29 DE FEBRERO DE CHILLOGALLO	QUITUMBE"

**DISPOSICIONES FINALES.-**

**PRIMERA.-** ELIMÍNESE LA PRIMERA DISPOSICIÓN FINAL DE LA RESOLUCIÓN DE CONCEJO No. C237, DE 24 DE NOVIEMBRE DE 2014.

**SEGUNDA.-** LA PRESENTE RESOLUCIÓN ENTRARÁ EN VIGENCIA A PARTIR DE LA SUSCRIPCIÓN DE LA RESOLUCIÓN, SIN PERJUICIO DE SU PUBLICACIÓN EN EL DOMINIO WEB DE LA MUNICIPALIDAD.

DADA, EN LA SALA DE SESIONES DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, EL 11 DE AGOSTO DE 2016.-

**ALCALDÍA DEL DISTRITO METROPOLITANO.-** DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, 29 DE AGOSTO DE 2016.

**EJECÚTESE:**

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

**CERTIFICO, QUE LA PRESENTE RESOLUCIÓN FUE DISCUTIDA Y APROBADA EN SESIÓN PÚBLICA ORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO, EL 11 DE AGOSTO DE 2016; Y, SUSCRITA POR EL DR. MAURICIO RODAS ESPINEL, ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO EL 29 DE AGOSTO DE 2016.**

**LO CERTIFICO.- DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, 29 DE AGOSTO DE 2016.**

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

\*\*\*\*\*

**VIII. Presentación de la información de respaldo; y, otros temas relevantes de la nueva solución vial del acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia.**

-----

**SEÑOR ALCALDE:** En días pasados se les remitió, señoras y señores concejales un cd con la información requerida para que ustedes tengan varios días para su análisis y vamos a proceder a realizar varias presentaciones de temas relacionados con el proyecto en distintos aspectos. Vamos arrancar primero con una presentación en lo referente a los temas jurídicos del contrato y del proyecto para lo cual solicito que el abogado Pablo Cevallos pase adelante para realizar la presentación correspondiente.

<b>Salen de la sala de sesiones los concejales Dr. Pedro Freire y Econ. Luis Reina, 11h43 (17 concejales)</b>
---

**ABG. PABLO CEVALLOS, FUNCIONARIO DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS:** Con su venia señor Alcalde, puedo dar inicio del tema. Buenas tardes, señor Alcalde, señores y señoras concejales, es un honor para mí poder dirigirme a tan ilustre cuerpo colegiado, más aún para tratar una obra tan importante como lo es la solución vial Guayasamín.

El día de hoy voy a exponer el modelo de contratación y las cláusulas contractuales bajo las cuales se suscribió el contrato de alianza estratégica para la construcción de la solución vial Guayasamín.

En principio, es importante destacar que las empresas públicas son creadas, entre otras razones, para tener o gozar de autonomía financiera administrativa y, además, para poder aprovechar dos capacidades que no tienen otras instituciones públicas, en primer lugar tienen la capacidad mediante su directorio de regular el régimen laboral para los empleados públicos adecuándoles a las especialidades de la empresa; y, en segundo lugar que es la que nos corresponde el día de hoy, la empresa pública tiene una capacidad asociativa de la que no gozan otras instituciones.

Capacidad asociativa que está contemplada en los artículos 34, 35 y 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas y que contempla, entre otras cosas, la posibilidad de que con la sola autorización de su directorio la empresa pública pueda suscribir convenios de alianzas estratégicas, consorcios, compañías de economía mixta entre otras figuras asociativas contempladas en el régimen legal ecuatoriano. Esa capacidad asociativa está regulada en dichos artículos estableciendo que tratándose de empresas públicas de la comunidad internacional no se requerirá concurso para la suscripción de la alianza o consorcio.

**Ingresar a la sala de sesiones del concejal Dr. Pedro Freire, 11h45 (18 concejales)**

Por otro lado, establece en el artículo 34, numeral 3, que fue materia de un pronunciamiento del Procurador, el régimen especial para la contratación de los bienes y servicios necesarios para la consecución de los fines de la alianza estratégica.

Es importante tener presente, justamente, para poder juzgar la decisión que ha adoptado la EPMMOP al momento de suscribir el contrato, las diferencias que existen...

**SEÑOR ALCALDE:** Por favor, esperemos unos minutos hasta que se cargue la presentación porque creo que es importante que se lo ilustre en la pantalla. Les ofrezco disculpas por este inconveniente.

**ABG. PABLO CEVALLOS, FUNCIONARIO DE LA EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS:** Por pedido de los concejales, me permito presentarme. Mi nombre es Pablo Cevallos, soy abogado; soy



manabita pero estudié y he trabajado en Guayaquil. Actualmente estoy como consultor de la Secretaría de Movilidad del Municipio de Quito. Lamentando el inconveniente, voy a dar inicio a la presentación.



Como mencioné hace un momento, vamos a tratar el contrato de alianza estratégica suscrito entre la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas de Quito y la Empresa China Road and Bridge Corporation CRBC.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Econ. Luis Reina, 11h47 (19 concejales)**

## Las EP's y su capacidad asociativa

- ▶ Las empresas públicas tienen capacidad para asociarse con empresas públicas o privadas para la consecución de sus objetivos.
- ▶ La capacidad asociativa de una empresa pública es una de sus principales herramientas de gestión

Mencionábamos que las empresa públicas gozan de un privilegio que no gozan otras instituciones públicas como es su capacidad asociativa, la misma que es una de sus principales herramientas de gestión, más allá de que tienen, además, la posibilidad de regular su régimen laboral pero, sin duda, para la consecución de sus fines las empresas públicas tienen como principal herramienta la capacidad asociativa.

El régimen asociativo de las empresas públicas está regulado en los artículos 34, 35 y 36 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas. Procede a dar lectura de las diapositivas siguientes:

## Las EP's y su capacidad asociativa

- ▶ **Art. 34 núm. 3 LOEP**
- ▶ **3. REGIMEN ESPECIAL.**– En los casos en que las empresas públicas hubieren suscrito contratos o convenios tales como: alianzas estratégicas, asociación, consorcios u otros de naturaleza similar, será el convenio asociativo o contrato el que establezca los procedimientos de contratación y su normativa aplicable. En el caso de empresas constituidas con empresas de la comunidad internacional las contrataciones de bienes, obras y servicios se sujetarán al régimen especial que se contemple en el documento de asociación o acuerdo celebrado para tal efecto. En lo no previsto en el respectivo convenio o contrato, se estará a las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.

## Las EP's y su capacidad asociativa

- ▶ **Art. 35 LOEP**
- ▶ **Art. 35.**– **CAPACIDAD ASOCIATIVA.**– Las empresas públicas tienen capacidad asociativa para el cumplimiento de sus fines y objetivos empresariales y en consecuencia para la celebración de los contratos que se requieran, para cuyo efecto podrán constituir cualquier tipo de asociación, alianzas estratégicas, sociedades de economía mixta con sectores públicos o privados en el ámbito nacional o internacional o del sector de la economía popular y solidaria, en el marco de las disposiciones del artículo 316 de la Constitución de la República.
- ▶ ...  
No requerirán de concursos públicos los procesos de asociación con otras empresas públicas o subsidiarias de éstas, de países que integran la comunidad internacional.  
...

## Las EP's y su capacidad asociativa

- ▶ **Art. 36 LOEP**
- ▶ **Art. 36.- INVERSIONES EN OTROS EMPRENDIMIENTOS.-** Para ampliar sus actividades, acceder a tecnologías avanzadas y alcanzar las metas de productividad y eficiencia en todos los ámbitos de sus actividades, las empresas públicas gozarán de capacidad asociativa, entendida ésta como la facultad empresarial para asociarse en consorcios, alianzas estratégicas, conformar empresas de economía mixta en asocio con empresas privadas o públicas, nacionales o extranjeras, constituir subsidiarias, adquirir acciones y/o participaciones en empresas nacionales y extranjeras y en general optar por cualquier otra figura asociativa que se considere pertinente conforme a lo dispuesto en los Arts. 315 y 316 de la Constitución de la República.
- ▶ Las empresas públicas ecuatorianas podrán asociarse con empresas estatales de otros países, con compañías en las que otros Estados sean directa o indirectamente accionistas mayoritarios. En todos estos casos se requerirá que el Estado ecuatoriano o sus instituciones hayan suscrito convenios de acuerdo o cooperación, memorandos o cartas de intención o entendimiento.
- ▶ En general los acuerdos asociativos e inversiones previstas en el inciso anterior deberán ser aprobados mediante resolución del Directorio en función de los justificativos técnicos, económicos y empresariales presentados mediante informe motivado y no requerirán de otros requisitos o procedimientos que no sean los establecidos por el Directorio para perfeccionar la asociación o inversiones, respectivamente.

En el artículo 34 numeral 3 contempla el régimen especial de contratación de bienes y servicios en el contexto de las alianzas estratégicas; en el artículo 35 se describe en qué consiste esta capacidad asociativa que no es otra cosa que la posibilidad de que las empresas públicas suscriban convenios de alianzas estratégicas, consorcios, constitución de compañías de economía mixta, entre otras figuras asociativas contempladas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano.

Además, contempla la posibilidad de que se suscriban alianzas estratégicas o convenios asociativos con empresas públicas de la comunidad internacional, para cuyo caso no se requerirá de concurso.

En el artículo 36 se contemplan los fines por los cuales se pueden asociar; se pueden asociar las empresas públicas para alcanzar sus fines empresariales; para acceder a mejores y mayores tecnologías; para ampliar sus redes de servicio, entre otros finalidades establecidas en el mencionado artículo.

Es importante comprender en qué consiste esta capacidad y en qué se diferencia del régimen de contratación pública prevista en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública. La alianza estratégica tal como la definió el Procurador General del Estado, es una asociación entre dos o más empresas que unen recursos y experiencias para desarrollar una actividad específica; crear sinergias de grupo o como una opción estratégica para el crecimiento, pudiendo aportar las partes tecnologías; dinero; know – how y en general sus fortalezas, aportan esas fortalezas a la alianza o al consorcio.

Es importante tener presente, justamente, para entender el por qué se toma la decisión de suscribir una alianza estratégica y de no ir por la vía normal de contratación, como es por la vía del portal de compras públicas.

**¿Cuáles son las diferencias entre una alianza estratégica y la contratación pública bajo el Portal Compras Públicas?**

<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ EP paga el 100% del presupuesto de la obra</li> <li>▶ El riesgo financiero es 100% de la EP</li> <li>▶ Los contratos son formatos estandarizados</li> <li>▶ Aplican las condiciones de la LOSNCP y su Reglamento</li> <li>▶ Se requieren diseños y estudios definitivos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ambas partes pueden hacer inversiones</li> <li>▶ Las partes comparten el riesgo</li> <li>▶ La EP debe elaborar su proyecto de contrato y negociarlo</li> <li>▶ Las condiciones deben pactarse en el convenio asociativo. No aplica LOSNCP</li> <li>▶ Se pueden trasladar al aliado la obligación y riesgo de realizar diseños.</li> </ul>
---	--

Portal Compras Públicas

Alianza Estratégica

En este cuadro encontramos en primer lugar que cuando la Empresa Pública contrata bajo el Sistema Nacional de Contratación Pública debe pagar el 100% del presupuesto de la obra y por disposición del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas debe certificar la existencia y disponibilidad de dichos recursos previo a iniciar el proceso de contratación, es decir, no se contempla la posibilidad de que la contraparte o el contratista aporte de sus fondos a la obra.

El 100% de los recursos son de la empresa pública, en este caso; a diferencia de la Alianza Estratégica donde ambas partes pueden hacer inversiones, es decir, no se necesita certificar el 100% del presupuesto sino que ambas partes pueden invertir.

Otra diferencia es que el riesgo, siendo el 100% del presupuesto certificado por la institución pública, el 100% del riesgo financiero es de la empresa pública; a diferencia de la Alianza Estratégica donde las partes pueden compartir el riesgo. Tenemos otra diferencia y que es el texto de los contratos, en el Sistema Nacional de Contratación Pública los contratos son estandarizados, es decir, si alguno de los términos contractuales no conviene a la obra o no conviene al servicio que se está contratando no hay posibilidad de negociarlo, a diferencia de la Alianza Estratégica donde las partes pueden negociar el texto del contrato porque no responde a formatos estandarizados.

Por otro lado, son aplicables las condiciones de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública y su reglamento que son condiciones bastante estricta; son condiciones que están predeterminada y que no pueden ser materia de negociación por las partes, a diferencia de la Alianza Estratégica ya que las condiciones se pactan en el convenio asociativo, no aplica la ley de contratación pública.

La última diferencia es importante ya que para contratar bajo el Sistema Nacional de Contratación se requiere por ley y por disposición de las normas de control interno de la Contraloría General del Estado, contar con los estudios y diseños definitivos; es decir no se puede concursar con anteproyectos o proyectos sino que se debe concursar con los diseños y el detalle de ingeniería ya concluido. A diferencia de la Alianza Estratégica donde esa obligación de elaborar el diseño y los estudios de ingeniería de detalle pueden ser contemplados como una obligación del aliado estratégico y es importante tener en cuenta esta diferencia, justamente, porque lo que presentó el día de ayer la municipalidad como es esta alternativa de diseño, es posible gracias a que el modelo lo contempla y permite que durante la ejecución contractual se vayan desarrollando los diseños definitivos de la obra, más aún cuando la obra se desarrolla por etapas.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 12h24 (18 concejales)**

# Pronunciamiento del Procurador General del Estado

PROCURADURÍA GENERAL DEL ESTADO  
ECUADOR



**Oficio No. 04701**

Quito, D.M., 16 FEB 2016

Señor doctor  
Mauricio Rodas Espinel  
**ALCALDE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**  
Ciudad.-

Señor Alcalde:

Más allá de estar contemplado en la Ley y de ser un formato que hoy está ya ampliamente difundido porque tanto empresas públicas gubernamentales como empresas públicas municipales están acudiendo cada día con mayor frecuencia a la Alianza Estratégica como un mecanismo de cumplimiento de metas; más allá de eso para el caso de la solución vial Guayasamín se consultó al Procurador General del Estado el alcance del artículo 34 numeral 3 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, para que se pronuncie en el sentido y que aclare ¿Cómo se regula la contratación de bienes y servicios bajo las Alianzas Estratégicas?

Es decir, ¿cuáles son las reglas aplicables para la Alianza Estratégica? El Procurador aclaró que estando excluida la aplicación de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, lo que corresponde es que las partes en el propio convenio asociativo pacten esas reglas para la contratación de bienes y servicios. (Procede a dar lectura la gráfica siguiente)

## Pronunciamiento del Procurador General del Estado

- ▶ «...por disposición del numeral 3 del artículo 34 de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, aquellas empresas que hubieren suscrito contratos o convenios tales como alianzas estratégicas, asociaciones, consorcios y otros de similar naturaleza, están sujetas al régimen especial dispuesto por esa norma que permite que sea el convenio asociativo o el contrato el que establezca los procedimientos de contratación y su normativa aplicable.»

De esta forma el Procurador viabilizó el modelo empleado para la contratación de esta obra bajo la figura de Alianza Estratégica. Procede con la lectura de la diapositiva correspondiente, señalando que el Procurador General del Estado viabilizó el modelo de contratación con su pronunciamiento.

**Salen de la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda; y, el concejal Sr. Mario Guayasamín, 12h27 (16 concejales)**



## Sobre la alianza estratégica

- ▶ La modalidad de contratación está prevista en la Ley Orgánica de Empresas Públicas, es ampliamente usada en el país, y en el caso de la Solución Vial Guayasamín, el Procurador General del Estado ha viabilizado el modelo de contratación mediante una consulta obligatoria.

Por eso con total seguridad puedo transmitir a los señores concejales, la tranquilidad de que el modelo contractual utilizado responde a los modelos legales y altamente utilizados en la legislación y la práctica administrativa ecuatoriana.

### ¿Qué procedimiento se siguió para la suscripción de la alianza estratégica entre EPMMOP y CRBC?

- ▶ Se suscribió un memorándum de entendimiento.
- ▶ CRBC presentó una propuesta de construcción con análisis técnicos, financieros y jurídicos.
- ▶ EPMMOP evaluó la propuesta de CRBC.
- ▶ El Directorio aprobó la propuesta de CRBC.
- ▶ Se negoció y suscribió el Contrato de Alianza Estratégica entre EPMMOP y CRBC.

# Memorándum de Entendimiento

MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO

ENTRE

EMPRESA PÚBLICA METROPOLITANA DE MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS

Y

CHINA ROAD AND BRIDGE CORPORATION  
SUCURSAL ECUADOR

Relativo al

PROYECTO: ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y  
CONSTRUCCION DEL PUENTE GUAYASAMIN.

Es importante tener presente de que bajo el modelo de Alianza Estratégica suscrito con una empresa pública y la comunidad internacional no existe un procedimiento para la contratación, por lo que las partes pactaron en un memorándum de entendimiento cual sería el procedimiento; y se previó que en un principio, luego de suscrito el memorándum, la compañía ahora aliada estratégica CRBC presentó una propuesta de construcción con análisis técnicos, financieros y jurídicos; análisis que son en conjunto todo un estudio relativos al proyecto, es decir como lo contempla el modelo los estudios son desarrollados por la empresa que suscribe el memorándum y son presentados a la municipalidad. Esto lo vamos a observar más adelante pero es importante tener presente que esa oferta que presentó la compañía no es una oferta como las que conocemos bajo el Sistema de Contratación Pública, es un estudio completo sobre el proyecto presentado.

A continuación la EPMMOP evaluó la oferta; se emitieron distintos pronunciamientos e informes. El Directorio de la EPMMOP aprobó la propuesta y se negoció y suscribió el contrato de Alianza Estratégica, procedimiento que estaba contemplado en el memorándum de entendimiento suscrito.

# Memorándum de Entendimiento

## 4.- CRONOGRAMA DEL PROCEDIMIENTO DE ALIANZA ESTRATÉGICA.-

En virtud de la modalidad de Asociación tipo Alianza Estratégica determinada en los antecedentes, las Partes proceden a determinar un cronograma dentro del cual, se cumplirán los hitos del procedimiento que permita llegar a la aprobación e implementación de la figura asociativa de Alianza Estratégica entre la EPMMOP y CRBC:

ACTIVIDAD	RESPONSABLE	FECHA MÁXIMA
Entrega format a la EPMMOP de la propuesta técnica, financiera para la ejecución del Proyecto *	CRBC	29/02/2016
Emisión por parte de la EPMMOP de los informes técnico, económico financiero y legal, sobre la aprobación de la propuesta y la factibilidad de ejecutar el proyecto mediante Alianza Estratégica.	EPMMOP	07/03/2016
Emisión de los informes de viabilidad del proyecto por Alianza Estratégica por parte de las Secretarías de Movilidad y Planificación del Municipio del Distrito Metropolitano	MDMQ	10/03/2016
Conocimiento Directorio informes técnico, económico, legal y de las Secretarías Metropolitanas sobre el proyecto; y, aprobación de la Asociación por Alianza Estratégica EPMMOP – CRBC.	EPMMOP	15/03/2016
Formalización de contrato de Alianza Estratégica entre EPMMOP y CRBC	EPMMOP - CRBC	29/03/2016

Tal como podemos observar en la cláusula cuarta del memorándum de entendimiento se contempla el procedimiento con los responsables y las fechas, es decir se pactó un procedimiento para efectos de la presentación del proyecto, su aprobación, su negociación y la suscripción del respectivo contrato.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 12h29 (17 concejales)**

# Memorándum de Entendimiento

## 6.- CONFIDENCIALIDAD.-

Cualquier información oral o escrita provista por cualquiera de las Partes, incluyendo el Memorándum y la información relacionada al Proyecto, la documentación creada en el cumplimiento del Memorándum por cualquier de las Partes, será tratada con el carácter de confidencial por la otra Parte (en adelante "la Información Confidencial"). Cada una de las Partes proporcionará a la información clasificada recibida de la otra Parte, un nivel de protección no inferior al dado a su propia información clasificada del mismo nivel.

No será divulgada a una tercera parte sin contar con el consentimiento expreso en escrito de la Parte que proveyó la referida Información Confidencial.

Las Partes se asegurarán de que la Información Confidencial intercambiada, sea usada exclusivamente para los fines expresamente establecidos en el ámbito y de conformidad con la finalidad del presente Memorándum.

La obligación de proteger la Información Confidencial deberá estar vigente luego de la validez del Memorándum.

Cualquier Parte o cualquier personal de las Partes que viole las obligaciones de confidencialidad establecidas en el Memorándum, deberá indemnizar por las pérdidas causadas a la otra Parte.

Es importante tener presente porque ha sido materia de algunas críticas la confidencialidad que se pactó en el memorándum de entendimiento; si leemos la cláusula la intención de la confidencialidad no es otra cosa que proteger la información confidencial que las partes van a intercambiar; tengamos presente que como la oferta es un estudio completo que tiene costos y además tiene derechos de propiedad intelectual, el mismo es entregado a la municipalidad sin que se tenga en la manos un contrato, sin que se tenga una relación contractual a largo plazo por tanto esa información que pertenece a la empresa interesada y que además tiene costos y está protegida por derechos de propiedad intelectual, debe ser protegida y tratada como información confidencial.

Si leemos la cláusula vemos que la intención del pacto de las partes es, justamente, la de proteger la información que las partes van a intercambiar. Es importante que tengamos presente esto porque en una negociación de los montos y de la importancia que se manejó para este contrato, el pacto de confidencialidad suele ser una de las condiciones que la Convención de las Naciones Unidas para las compra

ventas internacionales contempla como parte de la buena fe negocial como se llama en el instrumento, es decir es parte de las condiciones mínimas que las partes deben brindarse para efectos de llevar a cabo una negociación exitosa.

## Memorándum de Entendimiento

- ▶ El objetivo principal de la cláusula de confidencialidad es proteger la información de las partes.
- ▶ En cumplimiento del memorándum, CRBC y EPPMOP intercambiaron información que les pertenece y que requiere protección legal.

Como les mencionaba el objetivo principal de la cláusula de confidencialidad es proteger la información de las partes, tanto es así que en el desarrollo y ejecución del memorándum ambas partes intercambiaron efectivamente información confidencial de ambas partes y como compartieron información que es delicada y que tiene sus costos, por tanto desde mi perspectiva la cláusula de confidencialidad surtió su efecto y cumplió su cometido en el momento en que permitió ese intercambio de información privilegiada y confidencial.

## Negociación Directa

- ▶ **¿Por qué negociar de forma directa con CRBC?**
- ▶ Riesgo país de 800 puntos
- ▶ Riesgos financieros por situación económica
- ▶ Riesgo de desdolarización
- ▶ Por esta y muchas otras razones, en el país existen dificultades para conseguir financiamiento para obras públicas

Otro aspecto que es importante tener presente y que debemos exponerlo con claridad es, porque además ha sido materia también de algunas críticas, el hecho de que se haya negociado de forma directa con la empresa, en lugar de haber convocado a un concurso. Para ello y para juzgar la decisión es importante tener en cuenta el contexto económico en el cual se desarrolla esta negociación. Tengamos presente que el riesgo país está en alrededor de 800 puntos; existen riesgos financieros asociados a la situación de crisis por la que atravesamos; hay un riesgo de desdolarización que real o no es materia de discusión a nivel de consultorías financieras internacionales y de publicaciones especializadas, es decir exista riesgo o no, es un riesgo que se está discutiendo cuando se habla de inversiones en Ecuador.

Por otro lado, todas estas condiciones hacen que sea muy difícil para las instituciones públicas conseguir financiamiento en los montos requeridos para el desarrollo de las infraestructuras necesarias para la ciudad o el gobierno. Este contexto no se puede dejar de lado cuando se juzga la decisión de iniciar una negociación directa.

## Negociación directa

- ▶ ¿Qué está pasando con los concursos donde se requiere inversión privada?
- ▶ Terminan con 1 solo oferente por las dificultades de conseguir financiamiento

¿Qué está pasando en el resto del país con las grandes obras de infraestructura? De la investigación realizada hemos encontrado un hallazgo importante y es que la mayoría de las obras públicas que requieren un financiamiento que supera los 100 millones y que además es financiamiento privado están teniendo dificultades para acceder al mismo.

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Lic. Susana Castañeda, 12h33 (18 concejales)**

A continuación tenemos algunos ejemplos:

## Aerovía – Municipio de Guayaquil

Los miembros de la Comisión Técnica en sesión celebrada el día Veintiuno del mes de junio del dos mil dieciséis, procedieron a la apertura de los sobres de Ofertas Económicas, una presentada por el CONSORCIO AEROSUSPENDIDO GUAYAQUIL (SOFRATESA – POMA), asimismo, la Secretaria informa



que recibió también dos comunicaciones suscritas por: Ing. Paul Acosta Andrade, Procurador Común del CONSORCIO AEROVÍA GUAYAQUIL (DOPPELMAYR SEILBAHNEN GMBH y RIPCONCIV) y el Sr. Andrés Rudolph, Area Manager Latin America de la empresa austriaca DOPPELMAYR SEILBAHNEN GMBH, indicando básicamente que por el riesgo país y otras circunstancias no habían podido conseguir financiamiento.

Acta No. 23-2016  
Pág. No. 2 de 7

El caso del Sistema de Transporte Aerovía en Guayaquil, los teleféricos que van a comunicar Guayaquil con Durán, se abrió un concurso que duró aproximadamente 10 meses para que al final del mismo, como pueden observar en una de las actas que son públicas, solamente una de las empresas logró conseguir el financiamiento y terminaron las partes sentadas negociando de forma directa.

Fíjense incluso en la parte final, leyendo el acta, se recibe una comunicación indicando básicamente que por el riesgo país y otras circunstancias no se había podido conseguir el financiamiento para la obra.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 12h35 (17 concejales)**



# Carretera Rio Siete – Huaquillas – MTO



**INFORME DE CALIFICACIÓN FINAL DE LA OFERTA ECONÓMICA.**

**CONCURSO PÚBLICO No. 001-2015-APP-MTOP**

**“DISEÑO, FINANCIAMIENTO, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RUTA RÍO SIETE  
HUAQUILLAS”.**

**PRIMERO. ANTECEDENTES:**

De acuerdo a lo establecido en el Pliego, sus Anexos y Circulares de Modificación, la fecha límite para la presentación de ofertas fue el 4 de agosto de 2015 hasta las 16h30, habiendo transcurrido 180 días desde el inicio del Concurso Público. En dicha fecha se recibió una (1) Oferta presentada por las compañías Fopeco S.A. y Latinceo S.A. (Concesionaria del Sur).

Veamos que está pasando ahora con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El concurso público para el diseño, financiamiento, construcción y mantenimiento de la ruta Río Siete Huaquillas. Es una obra que demanda un financiamiento de alrededor de 300 millones de dólares.

La copia disponible en la página web del Ministerio no es muy clara pero se puede divisar que luego de 180 días de concurso, se llegó a recibir una sola oferta; nuevamente se iniciaron diálogos y negociaciones directas.

# Concesión Autoridad Portuaria Puerto Bolívar



**AUTORIDAD PORTUARIA DE PUERTO BOLÍVAR**

**COMISION TECNICA DE SELECCIÓN**

**Concurso Público No. 001-2015-APPB-APPB**

## **INFORME DE NEGOCIACIÓN Y ADJUDICACIÓN**

El 22 de febrero del 2016 a las 15h00, en la sala de reuniones de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar se reúne la Comisión Técnica de Selección del Concurso Público para el “Diseño, Financiamiento, Ejecución de obras adicionales, Equipamiento, Operación y Mantenimiento del Terminal Portuario de Puerto Bolívar” integrada por la Ing. Mariuxi Gálvez Vivar – Presidenta de la Comisión Técnica, Arq. José Luis Oyola Sarmiento, la Ing. Sharon Puga Alvear, la Tec. Leticia Orellana O – Secretaria Ad Hoc en calidad de miembros de la Comisión antes mencionada, designada mediante comunicación No. APPB-GG-0257 del 05 de junio del 2015; para resolver y emitir el Informe de Negociación y Adjudicación del presente concurso:

¿Qué pasó en un proceso reciente de la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar? Es una obra prevista para cincuenta años, el desarrollo de las infraestructuras portuarias con una inversión inicial de 250 millones de dólares y lo mismo un concurso de aproximadamente un año de duración para terminar en exactamente lo mismo, negociaciones y conversaciones directas con un solo interesado que es lo que ocurrió con la compañía Yilport, porque acaba de firmar el contrato.

## El modelo de negocio

- ▶ El modelo de negocio escogido por las partes responde a formatos internacionales
- ▶ *Design, Build, Finance, Operate DBFO*
- ▶ Bajo esta modalidad, el Aliado Estratégico (CRBC) es responsable de elaborar los estudios de ingeniería de detalle y diseños definitivos, de construir la obra, de conseguir el financiamiento y de operar y mantener la obra.

Respecto al modelo de negocio, es decir ya no hablamos únicamente de la modalidad o la vía de contratación escogida por las partes sino al contenido de las obligaciones, esto es que modelo de negocio se aplicó para la contratación de la obra, al respecto encontramos que el modelo de negocios responde a formatos internacionales que son usuales, esto quiere decir que el modelo de negocio contemplado en la solución vial Guayasamín no es nada extraño a la práctica internacional y como observaremos más adelante, se está utilizando también en el país, es un modelo denominado Design, Build, Finance and Operate, que no es otra cosa el aliado se encarga de diseñar, construir, financiar y operar la obra o servicio público que se le encarga por medio de la alianza estratégica, bajo esta modalidad el aliado estratégico es el responsable de elaborar los estudios de ingeniería de detalle y los diseños definitivos, de construir la obra, de conseguir el financiamiento, de operar y mantener la obra, es decir se hace responsable del mantenimiento y de la operación del peaje, en el caso particular.

## El modelo de negocio

- ▶ En el modelo de negocio escogido, el socio estratégico financia la obra, pero la Municipalidad no se endeuda.
- ▶ El Aliado recupera su inversión y obtiene una ganancia razonable (TIR 13,81%) mediante el cobro del peaje.
- ▶ El Municipio no garantiza el pago ni el número de vehículos que cruzarán el peaje.
- ▶ El Aliado asume el riesgo del cobro.

En el modelo de negocio escogido el socio estratégico financia la obra pero la municipalidad no se endeuda, es importante tener presente esto, es decir no se ha contratado deuda pública y no se la compatibiliza como tal porque la recuperación que va a tener el aliado estratégico proviene de los ingresos del peaje, por lo tanto no hay una fuente de repago municipal garantizada.

El Municipio adquiere unas obligaciones determinadas para dar una seguridad jurídica que permite al aliado estratégico recuperar su inversión y obtener una ganancia razonable, una tasa interna de retorno razonable que en los estudios del contrato está previsto que sea de 13,81%, el Municipio no garantiza el pago ni el número de vehículos que cruzarán por el peaje y el aliado asume el riesgo del cobro.

## El modelo de negocio

- ▶ Varias obras de infraestructura pública en el país se están contratando bajo la modalidad DBFO.
- ▶ *Asociación Pública Privada Carretera Rio Siete Huaquillas MTOP: 400 millones de dólares: Diseño, Construcción, Financiamiento y Mantenimiento.*
- ▶ *Alianza Estratégica Aerovía ATM Guayaquil: 134 millones de dólares. Diseño, Construcción, Financiamiento, Puesta en Marcha, Operación y Mantenimiento.*

En el país se está utilizando mucho este formato, el Ministerio de Obras Públicas lo está utilizando al igual que el Municipio de Guayaquil, la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, es decir es un modelo de negocios que no exagera a nuestra realidad jurídica.

Incluso, ahora con la entrada en vigencia del reglamento a la Ley de Incentivo a las asociaciones público privadas, la legislación va más allá, el reglamento de dicha ley permite no solo trasladarle al contratista la obligación de hacer los diseños sino incluso la planificación que no ha ocurrido en la solución vial Guayasamín porque tanto los cronogramas como la planificación de la obra está pactada con la EPMMOP, es decir no se ha trasladado el riesgo de planificación aunque el modelo de contratación, hoy por hoy, en nuestra legislación permite incluso ello. En el contrato de la solución vial Guayasamín se ha contemplado justamente eso que el aliado estratégico contrate y pague los diseños y se haga cargo de la ingeniería de detalle del proyecto.

Esto en resumen respecto de la modalidad de contratación y el modelo del negocio contemplado en el proyecto, tal como fue negociado y suscrito el contrato. Vamos a tratar algún aspecto preliminar, antes de entrar al análisis propio de las cláusulas de contrato, que son los aspectos ambientales.

La norma general o regla que se aplica para la gestión ambiental está contemplada en los artículos 19 y 20 de la Ley de Gestión. Procede a dar lectura de los artículos señalados y que constan en las gráficas siguientes:

## Aspectos Ambientales

- ▶ Ley de Gestión Ambiental
- ▶ **Art. 19.**– Las obras públicas, privadas o mixtas, y los proyectos de inversión públicos o privados que puedan causar impactos ambientales, serán calificados previamente a su ejecución, por los organismos descentralizados de control, conforme el Sistema Unico de Manejo Ambiental, cuyo principio rector será el precautelatorio.

Pongamos mucha atención en la palabra ejecución, es decir antes de que inicie la obra se debe contar con las evaluaciones ambientales correspondientes.

## Aspectos ambientales

- ▶ Ley de Gestión Ambiental
- ▶ **Art. 20.**– Para el inicio de toda actividad que suponga riesgo ambiental se deberá contar con la licencia respectiva, otorgada por el Ministerio del ramo.

Esta es la norma general en materia ambiental, cuando se va a ejecutar una obra pública o privada, previo a iniciar el proyecto se debe obtener los permisos ambientales.

Dentro del trámite brevemente lo resumo: se obtiene primero una certificación que se llama de intersección para determinar si el proyecto está dentro o fuera de un área natural protegida y luego se solicita un certificado de categorización, es decir se determina si la obra es de alto o de bajo impacto ambiental; y, en función de ello si es de alto impacto ambiental se debe contratar estudios de impacto ambiental y se obtiene una licencia ambiental; cuando los proyectos son de bajo impacto se llena y desarrolla una ficha ambiental; y se obtiene un registro ambiental.


## Aspectos Ambientales

- ▶ El proyecto ha sido categorizado como de bajo impacto ambiental.
- ▶ Los registros y permisos se han obtenido antes del inicio de las obras.
- ▶ A la fecha ya se cuentan con todos los permisos ambientales necesarios para la ejecución de las obras.

Para el caso de la solución vial Guayasamín, el Ministerio del Ambiente determinó que la obra era de bajo impacto ambiental; y, en tal virtud exigió que se llenen las fichas ambientales y se obtengan los registros y antes del inicio de la obra se obtuvieron los mismos, es decir tenemos la tranquilidad de que en primer lugar la máxima autoridad ambiental ha calificado el proyecto como de bajo impacto

ambiental y, además, que ya se cuentan y se contaba antes del inicio de las obras con los correspondientes registros ambientales, que son los permisos requeridos para las obras de bajo impacto ambiental.

# Aspectos Ambientales



Ministerio del Ambiente

**CERTIFICADO AMBIENTAL**  
DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PICHINCHA

La DIRECCIÓN PROVINCIAL DE PICHINCHA, en cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Constitución de la República del Ecuador, la normativa ambiental aplicable y los requerimientos previstos para esta categoría:

**CERTIFICA QUE EL PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD:**  
CONSTRUCCIÓN DE RAMPA DE ACCESO DESDE LA CALLE BOUSSINGAULT HACIA VÍA INTEROCEÁNICA.

Se encuentra registrado con el No. MAE-SUIA-RA-DPAPCH-2016-210970, debiendo aplicar durante todas las fases de su actividad la Guía de Buenas Prácticas Ambientales emitida por el Ministerio del Ambiente del Ecuador, la misma que debe ser descargada de la página del SUIA de forma obligatoria.


**DETALLES DEL PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD:**  
**Datos Técnicos**

Actividad:  
CONSTRUCCIÓN DE VÍAS DE SEGUNDO Y TERCER ORDEN MENOR O IGUAL A 1 KM

Ubicación Geográfica  
Dirección:  
Calle Juan Boussingault hasta la Interoceánica, parroquia Iñaquito

Provincia	Cantón	Parroquia
PICHINCHA	QUITO	IÑAQUITO

# Aspectos ambientales



Ministerio del Ambiente

MAE-RA-2015-203763  
lunes, 28 de diciembre 2015

**REGISTRO AMBIENTAL**

**1. INFORMACIÓN DEL PROYECTO**  
**1.1 PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD**  
ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMÍN (RECUPERACIÓN VÍA INTEROCEÁNICA)  
**1.2 ACTIVIDAD ECONÓMICA**  
CONSTRUCCIÓN DE PUENTES, TÚNELES, ACUEDUCTOS  
**1.3 RESUMEN DEL PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD**  
EL PROYECTO CONSISTE EN REHABILITACIÓN DE LA ANTIGUA VIA ACCESO A LOS VALLES, CON INCORPORACIÓN DE CARRILES DE 14 M EN RELLENOS EXISTENTES Y TALUDES DE QUEBRADA, INCLUYE LA INCORPORACIÓN DE UN PUENTE DE 500M COMO OBRA PRINCIPAL Y OTRAS OBRAS CONEXAS



Aquí tenemos en imagen la información proporcionada por la EPMMOP, los certificados de que ya se cuenta con los registros ambientales para la etapa uno del proyecto. Así como el registro ambiental dos del proyecto.

Esto como un aspecto preliminar que es importante tener presente y hay que recalcarlo la obra es de bajo impacto ambiental y es evidente por tratarse de una zona altamente intervenida y que además se contó en el tiempo exigido por la ley con los permisos ambientales correspondientes.

## Principales cláusulas del Contrato

- ▶ Cláusula 3.1.1.- Objeto, Naturaleza y Finalidad
- ▶ «El objeto de este Contrato es conformar una alianza estratégica para la Ejecución del Proyecto, mediante los aportes y asignación de riesgos de cada Parte, que se traducen, en esencia, en la contribución por parte de CRBC de nueva infraestructura para las Obras del Proyecto y su conservación y mantenimiento, y por parte de la EPMMOP, en la prestación del Servicio Público de Vialidad en las Obras del Proyecto.»
- ▶ Los aportes de las partes se consideran inversión.
- ▶ Los ingresos del peaje constituyen la fuente de recuperación de la inversión.

Entremos a analizar brevemente el contenido de las cláusulas del contrato de alianza estratégica y vamos a centrarnos en ciertos temas que han generado mayor interés.

El objeto del contrato es conformar una alianza estratégica para la ejecución del proyecto mediante los aportes y asignación de riesgos de cada parte, que se traducen en esencia en la contribución por parte de CRBC de nueva infraestructura para las obras del proyecto y su conservación y mantenimiento y por parte de la EPMMOP

en la prestación del servicio público de vialidad en las obras del proyecto. Los aportes de las partes se consideran inversión. Los ingresos del peaje constituyen la fuente de recuperación de la inversión. Esto es importante porque, justamente, como lo mencionábamos no se considera deuda, se considera que las partes invierten en el proyecto a su entera cuenta y riesgo, arriesgando sus capitales; y, los ingresos del peaje constituyen la fuente de repago de la inversión que ambas partes realizan.

## Principales cláusulas del Contrato

- ▶ Cláusula 3.2.2.– Aportes de las Partes.
- ▶ EPMMOP: Permisos legales, Información Técnica, Expropiaciones.
- ▶ CRBC: Experiencia técnica, financiamiento, tecnología

¿Cuáles son en resumen los aportes de las partes? La EPMMOP aporta y se hace responsable de los permisos legales, de la información técnica y de las expropiaciones que haya que realizar para el proyecto. CRBC aporta su experiencia técnica, el financiamiento, la tecnología y en general el know – how para la construcción de las obras del proyecto.

## Principales cláusulas del Contrato

- ▶ Cláusula 3.2.2.2. Aportes Económicos
- ▶ EPMMOP: US \$13,500,000.
- ▶ CRBC: Obra: US \$122,554,946. Aportes directos y financiamiento externo

Los aportes económicos la EPMMOP aporta 13'500.000 dólares y CRBC aporta 122'554.946 dólares. Aportes que constituyen: aportes directos de capital de la empresa y un porcentaje como financiamiento contraído por la empresa no por la municipalidad.

Entre las obligaciones de las partes que resume la cláusula cinco, consta lo siguiente: (Procede a dar lectura de la diapositiva correspondiente)

## Principales cláusulas del Contrato

- ▶ Cláusula 5 Obligaciones de las partes
- ▶ EPMMOP: Obtener permisos legales, entregar áreas del Proyecto y Sistema de Peaje, reparaciones estructurales del Túnel Guayasamín (no mantenimiento), realizar aportes económicos.

## Principales cláusulas del Contrato

- ▶ Cláusula 5 Obligaciones de las partes
- ▶ CRBC: Realizar aportes económicos, Ejecutar el Proyecto, Administrar el Peaje, conservación y mantenimiento de las Obras del Proyecto, elaborar diseños y estudios definitivos.

Como parte de los mecanismos de supervisión y del avance de ejecución de la obra, el contrato prevé un comité de gestión, es importante tenerlo presente porque lo vamos a observar más adelante.

## Principales cláusulas del Contrato

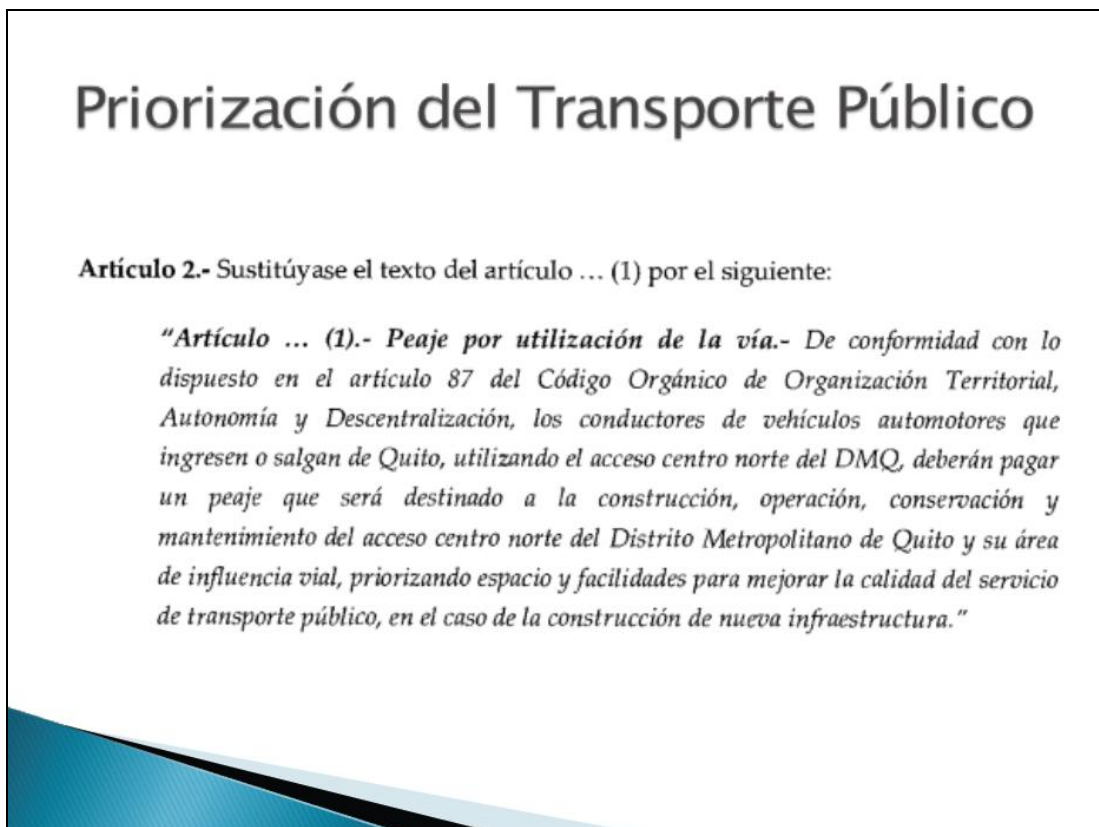
- ▶ Cláusula Sexta. Comité de Gestión del Contrato
- ▶ 2 representantes de cada parte
- ▶ Tiene facultad de control y seguimiento del proyecto, supervisa la ejecución, las recaudaciones, aprueba obras nuevas.
- ▶ Toma sus decisiones por unanimidad.

Este comité de gestión tiene la capacidad de aprobar determinadas medidas o determinadas acciones en el marco de la ejecución contractual. Está compuesto por

cuatro miembros designados, dos miembros por la EPMMOP y por dos miembros de la CRBC; de tal forma que el contrato exige que para las decisiones que deba adoptar el Comité de Gestión se requiere unanimidad, es decir se requiere consenso de los delegados de las partes para aprobar las materias que son competencias de este Comité y que veremos más adelante la importancia suprema que tiene.

El Comité de Gestión, además, tiene facultades generales de control y seguimiento de las obras del proyecto.

Otro tema que ha sido materia de discusión es la priorización del transporte público, que como vemos nace en primer lugar de la Ordenanza No. 103 que reforma las tarifas del peaje y que permite el modelo económico para la obra. Procede a dar lectura de la diapositiva correspondiente.



## Priorización del Transporte Público

**Artículo 2.-** Sustitúyase el texto del artículo ... (1) por el siguiente:

*“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 DMQ, 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, priorizando espacio y facilidades para mejorar la calidad del servicio de transporte público, en el caso de la construcción de nueva infraestructura.”*

Es importante tener presente este artículo para entender el contexto del contrato porque como vemos a continuación la Ordenanza Metropolitana No. 103 es un

documento habilitante y en varias partes del contrato establece que su texto es parte integrante del mismo.

Esta cláusula que ha sido discutida ampliamente no puede leerse de forma aislada a los artículos de la Ordenanza Metropolitana No. 103 y a la obligación de priorización del transporte público que dicha ordenanza contempla.

El contrato establece que es derecho de la EPMMOP gestionar el servicio público de vialidad a su exclusiva cuenta y riesgo sin más límites que los derechos de CRBC bajo el contrato, incluyendo la facultad de autorizar la circulación de transporte público por las obras del proyecto, en el entendido de que el proyecto no contempla un carril exclusivo para dicho propósito. Es decir, esta cláusula debe leerse en conjunto con la obligación que tiene la EPMMOP y en general la municipalidad de priorizar y dar facilidades para el transporte público. Esto es, si bien en el contrato no se prevé un carril exclusivo si existe una obligación de priorización del transporte público que es parte de las obligaciones contractuales.

La cláusula y en general distintas partes del contrato se contempla que la gestión del servicio público, es decir las políticas respecto de la vialidad en el Distrito Metropolitano de Quito son en todo momento una facultad de la EPMMOP y de los organismos competentes a nivel municipal.

Esta es otra cláusula que es importante analizarla respecto de las nuevas obras viales porque se ha interpretado como que es una prohibición de construcción de nuevas obras viales, como que se limitara la capacidad que contempla la Constitución y la Ley para la construcción de la vialidad necesaria para el Distrito Metropolitano de Quito, pero vamos a observar que en principio no es una prohibición, es una obligación de compensar al contratista en caso de que se cumpla el supuesto de esa cláusula y procede a dar lectura del cláusula 8.1.1.2.

## Sobre las nuevas obras viales

8.1.1.2. Acciones u omisiones de cualquier Autoridad Competente, incluyendo la EPMOP, que generen un impacto sustancialmente adverso en la Ejecución del Proyecto como consecuencia directa o indirecta de la ejecución, desarrollo o puesta en operación de obras viales similares al Proyecto para el acceso al sector centro norte del Distrito Metropolitano de Quito o el MDMQ. La calificación de disminución sustancial será la que defina el Comité, sin perjuicio de los demás derechos y acciones de CRBC.

Es decir, para que esta cláusula sea aplicable y se pueda considerar que hay derecho a compensarlo, es decir no es prohibición para que exista derecho a esta compensación en primer lugar deben tratarse como lo dice el contrato no sólo de obras viales, de obras viales similares al proyecto contratado.

En segundo lugar deben tratarse de obras ejecutadas en el mismo sector, en el acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito.

# Sobre las nuevas obras viales

## ► ¿Cuál es el acceso centro norte del DMQ?

ORDENANZA METROPOLITANA No. **0103**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Conforme el Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, que contempla la ejecución de proyectos para brindar y garantizar el servicio público que le compete al Municipio, se encuentra el Acceso Centro Norte del DMQ, refiriéndose así a la Av. Oswaldo Guayasamín (Vía Interoceánica), que incluye el Túnel ubicado en la misma vía y su área de influencia vial (avenida Simón Bolívar, Interoceánica, Vía de Integración de los Valles, conexiones Eloy Alfaro, Sur de Quito, vía al Aeropuerto entre otros en sentido salida de Quito; y, para el ingreso las avenidas céntricas como 6 de Diciembre, Los Shyris, Amazonas, Eloy Alfaro, Diego de Almagro y Orellana, entre otras vías de importancia para la ciudad y sus usuarios).

El acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito no está sujeto a interpretación de las partes y conforme lo cita la misma Ordenanza No. 0103, el Plan Maestro de Movilidad define que debe entenderse por el acceso centro norte y por tanto tal como lo podemos leer está claramente limitado cuál es el acceso centro norte y su área de influencia vial, por tanto no es materia discutible por las partes, cuál es el sector que podría genera en caso de ejecutarse obras viales similares derecho a compensación. ¿Eso qué significa? Que esta cláusula tiene una restricción material, es decir solamente aplica cuando sean obras viales similares no aplica en caso de que sean obras de transporte público u otro tipo de obras que se ejecuten en el mismo sector.

Además, si esas dos restricciones no fueran suficientes para la aplicación de esta cláusula; existe una tercera para que se considere que existe impacto sustancial lo califica el Comité de Gestión, es decir requiere que los delegados de la EPMMOP consideren que existe impacto sustancial, entonces una cláusula cuya aplicación en primer lugar no constituye prohibición y en segundo lugar está restringido por al



menos tres condiciones que deberán cumplirse para poderla aplicar. Sin perjuicio de que además tiene una restricción territorial que es la zona del acceso centro norte al Distrito Metropolitano de Quito, conforme está definido en el Plan Maestro de Movilidad del Distrito Metropolitano.

## El valor del peaje

- ▶ Para mantener el equilibrio económico financiero de un contrato de alianza estratégico, existen dos modelos usuales:
- ▶ Incremento anual de las tasas conforme a la inflación; o,
- ▶ Incremento pactado contractualmente.

Otro aspecto que ha sido materia de discusión es el hecho de haberse pactado el valor del peaje con la proyección a los 30 años de vigencia del contrato. Como parte de las obligaciones para otorgar equilibrio económico financiero a un contrato de esta naturaleza donde hay inversión a cuenta y riesgo de uno de los aliados o uno de los socios en el contrato se aplican dos modelos algunos, incluso, aplicados para servicios locales. Uno puede pactarse que la tasa varíe de conformidad o se ajuste conforme a la inflación, la misma que puede ser la nacional y en otros contratos se suele pactar incluso que sea un índice de inflación internacional o de un tercer país.

El otro modelo es el que se ha aplicado en el contrato que es un incremento pactado por las partes en el contrato. En el primer modelo que es el ajuste paulatino de las tasas conforme a la inflación tenemos un elemento de incertidumbre y es que las partes pueden proyectar la inflación pero no la pueden conocer; no pueden conocer la inflación a futuro, entonces el momento en que se elimina esa incertidumbre pactando las tasas en el contrato hay posibilidades de negociar unos ajustes menores para obtener mejores precios para el usuario.

En la siguiente presentación de Miguel Dávila se explica esa proyección pero es una de las ventajas de este modelo que la EPMMOP ha decidido aplicar para el contrato, esto es no sujetarse a la inflación que genera incertidumbre sino pactar los aumentos en el propio contrato. En el anexo "c" está el cronograma de aplicación de las tasas; desde que se concluye la obra, el peaje se fija en ochenta centavos y al final de la obra, los últimos doce años el valor de la tasa del peaje se fija en un dólar noventa centavos.

Más allá de que en el contrato está previsto el Comité de Gestión como un órgano de supervisión y de que las cláusulas tiene varios mecanismos para su aplicación, existe además en el contrato una cláusula para solución de controversias, es decir todo aquello que no pueda ser acordado por las partes o todo aquello que genere conflicto entre las partes puede ser sometido a un arbitraje internacional bajo las reglas o el reglamento de arbitraje de un organismo de Naciones Unidas y tomando como sede el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, con tres árbitros designados uno por cada una de las partes y el tercero de común acuerdo entre los árbitros y a falta de ese acuerdo designado por el Director del Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá, es decir además de que ya se prevé un órgano de supervisión como es el Comité de Gestión.

El contrato tiene también una cláusula de solución de controversias que va a permitir que las partes solucionen sus conflictos, además obliga a que existan negociaciones directas obligatorias, es decir que previo a iniciar un arbitraje se deba negociar el conflicto que se pueda generar por la interpretación o aplicación del contrato.

En resumen, éstas son las principales cláusulas contractuales, les agradezco por su atención

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias, vamos a continuar con la presentación de Miguel Dávila, Administrador General, respecto a los aspectos financieros del proyecto.

**ECON. MIGUEL DÁVILA CASTILLO, ADMINISTRADOR GENERAL:** Buenas tardes señor Alcalde, señoras y señores concejales y público presente. Antes de iniciar con el análisis de las cifras correspondientes al proyecto de la solución vial Guayasamín, creo que es preciso colocar un par de antecedentes que nos sitúan en la situación actual del municipio.

El primero respecto a la capacidad de endeudamiento del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, como es por todos sabido cuando se arrancó con el proyecto del Metro de Quito, el Municipio de Quito comprometió una parte importante de sus ingresos en este proyecto que será la columna vertebral de la movilidad de la ciudad en el futuro.

Recordarán ustedes cuando hicimos la presentación correspondiente mencionábamos que se esperaba que para el año 2018 el índice de endeudamiento del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito llegue a ser equivalente a 198% de los ingresos propios del municipio.

Les recuerdo que la disposición del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas establece que ningún GAD podrá pasar su deuda del equivalente al 200% de sus ingresos propios, es decir que el proyecto Metro había colocado en una situación muy cercana al límite máximo establecido en la legislación, a la capacidad de endeudamiento del municipio.

En la medida de ello, el pensar en una solución como la Guayasamín a través de endeudamiento directo del municipio y que con esos recursos pueda contratarse la obra era prácticamente imposible e ir por ese camino determinaba que la obra no pueda construirse, y por algunos lustros quizás.

El segundo tema es por todos conocidos también, hemos estado conversando en algunas circunstancias con ustedes y es respecto a la situación de los ingresos municipales que no es un problema de la ciudad de Quito, es un problema en general de todo el país. Los ingresos municipales se vienen deteriorando por la situación macroeconómica en general y resultado de ello hay que hacer una

priorización de gastos, utilizar de manera más adecuada esos recursos y es así que las disposiciones del señor Alcalde a este respecto han sido priorizar el gasto social, enrumbar esos menores recursos e ingresos hacia el gasto social, hacia la atención a los sectores más vulnerables de la ciudad, lo que evidentemente coincide con destinar el gasto municipal hacia el ámbito que no recibe o no tiene interés para los inversionistas privados.

Es seguro, por ejemplo, que las operaciones gratuitas de catarata de los ojos o los Guaguas Centros, como no tienen rentabilidades es evidente que no va a existir interés privado en ese tipo de inversiones, por lo tanto en los recursos municipales se destinan este tipo de inversiones sin rentabilidad económica aunque con alta rentabilidad social, por supuesto, y donde es posible conseguir el apoyo de la inversión privada, hay que salir a conseguir. Esos son los dos antecedentes grandes para empezar el análisis de las cifras de Guayasamín.

## Flujo de recursos y valoración

Observemos el flujo de recursos y la valoración de los mismos. Hace algunos días se publicó en el internet en el que se mencionaba alguna cifra en neto que recibiría la empresa inversionista a lo largo del tiempo con la ejecución de este proyecto. Se hablaba que esa empresa inversionista recibiría 700 millones de dólares. Ahí, existen dos problemas, en ese artículo en mención; el primero que considera que la único que se invierte en el proyecto es la construcción y nada más; y acabada la

construcción no se invierte un centavo más en los siguientes treinta años, lo cual es evidentemente equivocado. El segundo punto de equivocación y quizás bastante más importante, es que no trae a valor presente los flujos de caja, es decir una simple suma y resta y eso todo estudiante de finanzas o economía sabe que no es correcto, sin embargo que esa información es equivocada, veamos las cifras como debieron presentarse en ese caso.

FLUJO DE CAJA <b><i>NOMINAL</i></b>	
INGRESOS:	
CRBC	117,5
EPMMOP	13,5
Peajes	910,9
<b>TOTAL INGRESOS NOMINALES</b>	<b>1.041,9</b>

Por el lado de los ingresos ¿cómo se vería el flujo caja nominal de este proyecto?, es decir con dólares de cada día en los próximos treinta años. Tenemos que CRBC el inversionista aportaría 117.5 millones de dólares para el proyecto; por su parte la Empresa Pública Metropolitana de Obras Públicas y Movilidad aportaría con 13.5 millones, con lo cual el proyecto tendría el costo que tanto se ha comentado, de 131 millones de dólares.

Durante los treinta próximos años se recibirían 910.9 millones de dólares por concepto de ingresos por peaje, con lo cual el total de ingresos del proyecto, en 30 años, sumados aritméticamente, sin traer a valor presente ni nada, llegaría a 1.041.9 millones de dólares

En cuanto a los egresos está el costo del proyecto de los 131 millones a los que me he referido pero también, por supuesto, durante el período de operación hay otros gastos o inversiones que hay que realizar. De hecho el flujo previsto contempla que durante los ocho primeros años de operación del proyecto o desde que arranca la construcción hasta el octavo año, el flujo de caja es negativo en el proyecto, es decir se debe seguir realizando inversiones adicionales. Esas inversiones para operación, mantenimiento, reposición de equipos, seguros y gastos financieros del proyecto llega a la cifra de 348.2 millones de dólares.

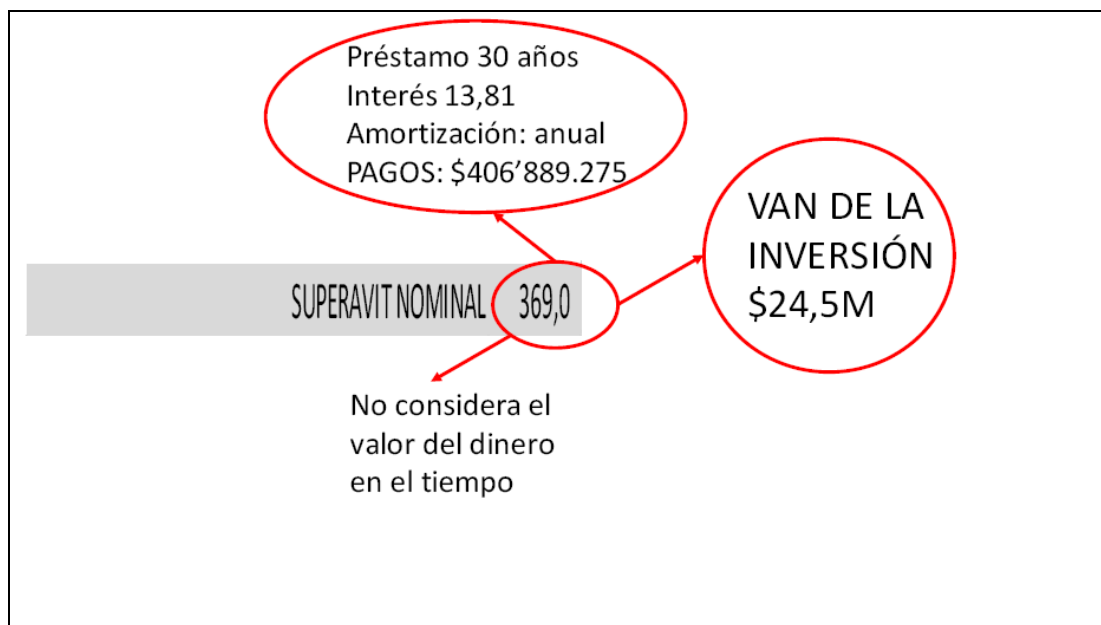
En tercer lugar, existe una parte de recursos que se generan para el Estado en sus distintas instancias y también para los trabajadores que participan del proyecto, a través del impuesto a la renta, la participación en las utilidades de los trabajadores, tasas municipales y contribución a la Superintendencia de Compañías.

EGRESOS:	
Estudio, construcción y equipamiento	131,0
Operación, mantenimiento, reposición de equipos, seguros y gastos financieros	348,2
Impuesto a la renta, participación de trabajadores, tasas municipales y contribución a la Superintendencia de Compañías	193,7
<b>TOTAL EGRESOS NOMINALES:</b>	<b>672,9</b>

Por este concepto regresan al estado y a los trabajadores del proyecto la cifra, no despreciable, de 193.7 millones de dólares con lo cual el total de egresos nominales, recalco mucho esa palabra, es decir sin traer a valor presente las cifras es de 672,9 millones de dólares.

La cifra neta entre los dos totales de ingresos y gastos es de 369 millones de dólares, pero como habíamos comentado nunca puede compararse los valores nominales

cuando sabemos que es un proyecto que demora 30 años en terminar. ¿Qué es lo que normalmente se hace en estos casos? Por ejemplo, yo siempre pongo este ejemplo para ilustrar lo que esto significa; hace 30 años en el país salió el proyecto del carro popular, Suzuki Forsa 1 y el Fiat 1, cuando salió este proyecto el carro popular tenía un costo de 999.999 sucres por cada vehículo, eso al tipo de cambio vigente en aquella época, implicaba que ese carro Suzuki Forsa 1 o el Fiat 1 tenía un precio de seis mil dólares. En este momento, ya no hay Suzuki Forsa 1 del año, pero si hay Fiat 1 y tiene un precio de 19.300 dólares. Entonces, si compararíamos a valor nominal estaríamos comparando peras con manzanas; si traemos a valor presente estaríamos trayendo todos los valores al mismo idioma.



Sí traemos al mismo idioma estos valores de todo el flujo, es decir si el flujo tanto de ingresos como de egresos le traemos a valor presente con una constante, el valor de la inversión en este momento es de 24.5 millones de dólares. Supongamos que no existiría la limitación de endeudamiento que tiene este momento el Municipio de Quito, y por supuesto la EPMMOP como parte del municipio; supongamos que el Municipio de Quito se endeudaría en 131 millones de dólares para construir el proyecto y con el dinero en su bolsillo construye el proyecto. Sí esto sucedería y ese préstamo se pagaría en los próximos 30 años con una cuota de amortización o con un dividendo anual igual y con una tasa de interés del 13,81% que es similar a lo que

mencionó Pablo Cevallos antes; es similar a lo que es la tasa interna de retorno del proyecto, en ese caso el municipio terminaría pagando en los 30 años 406.889.275 dólares, esa podría ser una cifra comparable con los 369 millones que la inversión genera o tiene el valor actual neto de la inversión, en este momento. Pero como sabemos esta alternativa, a más de ser financieramente más onerosa no está disponible para el municipio porque no tenemos la capacidad de endeudamiento correspondiente.

<b>Crecimiento del tráfico:</b>	
Durante la construcción:	5,5%
Año de inauguración:	9,0%
3 años posteriores:	6,0%
8 años posteriores (tasas decrecientes	3,5% al 1%
15 años posteriores	0,5%
<b>ACUMULADO DURANTE EL PERÍODO</b>	<b>79,0%</b>

Los supuestos del proyecto, que solicitaba el concejal Albán. El primero crecimiento del tráfico, durante el período de construcción se estima que el tráfico crecerá a 5.5% anual. Disculpen una digresión cuando usted da un préstamo a alguien, por ejemplo el Ecuador, la semana pasada se endeudó en mil millones de dólares al 10.75%, quien compró esos bonos, quien le prestó dinero a la República del Ecuador enfrenta un riesgo que puede ser más o menos importante, el riesgo es el repago, es decir que la república ecuatoriana tenga el dinero correspondiente para pagar cada cuota de amortización en su momento.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 12h40 (16 concejales)**



Cuando usted entra en una inversión como la que estamos mencionando hay varios riesgos adicionales, por ejemplo riesgos sísmicos ¿Qué pasa si se cae la carretera? Primero hay que reconstruir; segundo disminuye el tráfico; disminuyen los carros que circulan por ahí. Tercero ¿qué pasa si el tráfico disminuye y no se alcanzan estos índices? Por ejemplo, debido a que el transporte público; el proyecto Quito Cables, Tumbaco, la Carolina funciona de maravilla y la gente deja su vehículo y no se transporta en su carro propio sino que se transporta en el teleférico, en Quito Cables, entre el valle y la ciudad de Quito y eso no se alcanza ¿de quién es el riesgo? Del inversionista no es un riesgo del Municipio y en ese orden podríamos pensar en una serie de riesgos adicionales que tiene este tipo de inversiones, inversión pública en el caso de CRBC, tiene este riesgo de inversiones que no tienen las inversiones financieras puras.

Entonces, esto es el supuesto de evolución del tránsito y si fuera menor, es un problema de la inversionista no del municipio; y, si fuera mayor hay un compartimento del peaje durante todos los 30 años. Al año de inauguración se espera que el tráfico suba al 9%, evidentemente existirá mucho más quiteños paseando, visitando, enterándose como está funcionando la solución.

En los tres años posteriores, crecería al 6% el tráfico; en los ocho años posteriores con tasas decrecientes baja del 3.1 al 1; y, en los quince años finales del proyecto el crecimiento sería del 0.5%.

Todos aquí sabemos y conocemos que la tendencia mundial es a movilizarse más cada vez en transporte público y menos en transporte particular.

Durante el período, es decir de punta a punta, desde el año 2016 hasta el año 2046, el tráfico se incrementaría de acuerdo a lo que está previsto, al supuesto del proyecto, en el 79%.

Evolución del peaje:	
Construcción:	\$ 0,40
3 años posteriores:	\$ 0,80
3 años posteriores:	\$ 1,00
4 años posteriores:	\$ 1,40
5 años posteriores:	\$ 1,70
12 años posteriores:	\$ 1,90
CRECIMIENTO DURANTE EL PERÍODO	137,5%

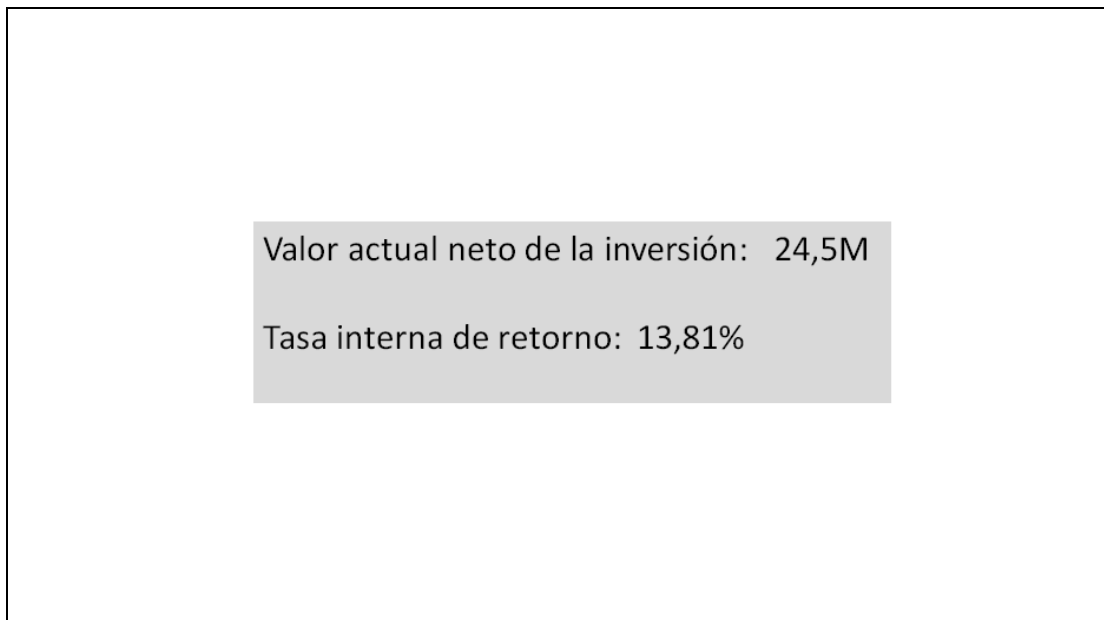
Inflación acumulada del período 142,7%

El segundo supuesto fuerte del proyecto es la evolución del peaje, está establecido que durante el período de construcción; durante los 28 meses de construcción que son plazo fatal, no hay posibilidad de extender el plazo de construcción; a los 28 meses se cumple el plazo de construcción y se entrega la obra. Durante esos 28 meses no va a variar el valor del peaje queda en 0.40 centavos de dólar; en cuanto se entregue la obra y por tres años el peaje sube a 0,80 centavos ¿qué es lo que sucede? Se da facilidades y un mejor servicio a los usuarios y por lo tanto el peaje se duplica pasa a ser de ochenta centavos, luego en los tres años posteriores subirá a un dólar; en los cuatro siguientes 1,40; en los cinco siguientes a 1,70; y en los doce últimos a 1.90.

Entre la fecha en que la solución está operativa, que el proyecto termina y pasa el primer carro y por primera vez paga ochenta centavos de dólar y el fin del proyecto, el año 2046 el peaje ha subido de 0.80 a 1.90. El crecimiento entre esas dos puntas es de 137.5%, en el valor del peaje.

El tercer supuesto importante en el proyecto es la inflación durante el período de los treinta próximos años va a crecer a razón de 3% anual, en el supuesto de que ello suceda, el 3% de inflación es bastante bajo, los precios de toda la economía en el período subirían en 142.7% mientras que el valor del peaje subiría en 137,5%, es

decir el valor del peaje en términos reales, quitado el efecto inflacionario, será menor que los precios en general de la economía.



Quisiera insistir sobre las dos cifras que son realmente los elementos técnicos que deben servir para el análisis, el primero es el valor actual neto de la inversión, no es otra cosa que cuánto vale todo el flujo de la inversión de los 30 próximos años traído a valor presente, la inversión vale 24.5 millones, ni setecientos ni 369 millones, vale 24.5 millones en primer lugar; y, en segundo lugar la tasa interna de retorno, dentro del proyecto está el 13,81%.

La tasa interna de retorno, es el elemento fundamental cuando cualquier persona va a realizar un negocio, cuando a usted le proponen ser socio en un negocio, invierte tu dinero en un negocio la única pregunta que uno debería hacer es ¿cuál es la tasa interna de retorno esperada? Es decir, cuanto voy a recuperar, cuanto será el rendimiento de mi inversión traído a valor presente, ese es el 13,81%

Ahora, uno puede preguntarse y ¿es alto o es bajo? La respuesta es depende, ¿de qué depende? Del entorno, por ejemplo, se mencionaba hace un momento, el riesgo país del Ecuador está alrededor de 800 puntos ¿qué significa? Que de esos 13,81% de tasa interna de retorno, 8% corresponde a que la inversión se realice en Ecuador, sí es que la misma inversión realizaría en los Estados Unidos de Norteamérica, que ellos

tienen un riesgo país cero, esta inversión probablemente sin tasa interna de retorno comparable sería de 5,81%, en una inversión de treinta años, parece no ser excesivamente elevada.

Ha sido difícil obtener información respecto a tasas internas de retorno de proyectos en general, no es muy transparente la información como en este caso sí lo es, esta tasa interna de retorno está públicamente anunciada y la anunciamos en todas nuestras comparecencias, pero encontré una tasa interna de retorno de un proyecto reciente, se llama Caluma Alto, es un proyecto que también tiene una duración de treinta años, es llevado adelante por el Ministerio de Electricidad, en ese proyecto la tasa interna de retorno es del 15.74%, probablemente tiene otros riesgos diferentes a este y por eso hay diferencia en la tasa interna de retorno, cada proyecto tiene su propio riesgo y por lo tanto hay que hacer su propio análisis, pero evidentemente si hablamos de que comparativamente con ese proyecto que acabo de mencionar la tasa está en 13.8 contra 15.7; y además si es que mencionamos que ese 13.8 sería comparable con una tasa interna de retorno de cualquier inversión a 30 años plazo en los Estados Unidos, del 5.81% suena bastante razonable y está dentro del margen de razonabilidad que uno podría esperar.

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 12h42 (17 concejales)**

Durante este período en que hemos estado en medios de comunicación, en contacto con el público en general, hemos escuchado el pedido de algún sector de la población, respetable por cierto como todos los sectores de la población, de que lo que debería hacerse es suspender el proyecto para sentarnos a conversar. En economía, todo tiene costos, hacer un proyecto tiene costos; tomar la decisión de hacer un proyecto tiene costos; tomar la decisión de no hacerlo también tiene costos.

Hay dos fuentes de costo de oportunidad de no hacer este proyecto:

1. Costo social y económico de una **emergencia**

2. Productividad:

- Costo de tiempo productivo de los usuarios
- Costo de calidad de vida de las familias
- Gasolina y subsidio
- Mantenimiento y deterioro de los vehículos

Hay dos fuentes fundamentales que generan costo en este tipo de proyecto, la primera se relaciona en este caso con la emergencia, con una eventual emergencia de las que constantemente se encuentra expuesta nuestra ciudad.

El ingeniero Zapata posteriormente les hará una exposición detallada del tema, pero nada más para topar el tema mencionemos que el actual túnel Guayasamín, es decir, una vía de bajada y otra vía de subida está previsto a constituirse en caso de emergencias en la ciudad o en el Valle de Tumbaco como vía, por la cual deben circular los vehículos de emergencia, ambulancias, policía, bomberos y demás; y, también es una vía de evacuación sea de la gente de Quito que sale para el valle o sea de la gente del valle que sale para Quito, dependiendo de la emergencia de que se trate.

¿Qué sucedería si es que en esas circunstancias, en ese puente se produce un accidente o hay algún carro dañado? Hay un costo importante; hay un costo social y económico de no contar con una solución alternativa o una solución complementaria ¿cuánto cuesta eso? ¿Qué costo nos da? Es prácticamente imposible definir pero seguramente una vida humana es un costo inmensamente grande que nadie estaría dispuesto a correrse.

El segundo costo se relaciona con la productividad, es decir la gente se pasa sentada en el carro cierto tiempo y ese tiempo que pasa la gente sentada en el carro, los

usuarios que pasamos en el carro tienen un costo y ese costo deriva de varias fuentes.

Primero, tiempo productivo, es tiempo el que estoy en ese vehículo; es tiempo que no estoy en mi trabajo produciendo. Segundo, gasto en calidad de vida, como me pasó en el carro no pasó con mis hijos ni con mi esposa, la calidad de vida de la familia del usuario se afecta, y estamos hablando de bastantes usuarios, hablábamos de 34 mil vehículos diarios que circulan por ahí.

Tercero, la gasolina normalmente en este momento, no estoy seguro, pero normalmente la gasolina tiene un subsidio, es decir hay costo fiscal de ese tráfico que genera y que no exista la solución vial alternativa; hay evidentemente el subsidio.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, 12h50 (16 concejales)**

Finalmente, un costo que todavía es más difícil de calcular que es el costo de mantenimiento y deterioro de los vehículos, llantas, aceites, envejecimiento natural del vehículo, solamente en uno de estos temas, es decir, en el costo del tiempo productivo a los usuarios, hagamos un ejercicio rápido, no detallado; un ejercicio que no proviene de una consultoría específica.

### Costo de tiempo productivo

- Si pasan 35.000 vehículos/día por el túnel
- Con 1,6 personas/vehículo
- Viajan 56.000 personas diarias
- Si en promedio en cada viaje se pierden 30 minutos
- Se pierden 28.000 horas/hombre al día
- Utilizando la RBU, es decir \$2,00/hora
- Se pierden \$56.000 dólares diarios por este concepto
- \$1'680.000 / mes
- \$20'160.000 / año
- \$604'800.000 / en 30 años (tiempo del proyecto)

Digamos si pasan 35 mil vehículos al día por el túnel, es aproximadamente la cifra actual y que en cada vehículo se desplazan 1.6 personas que es el promedio cercano al actual, es decir viajan 56 mil personas diarias por el túnel Guayasamín en este momento, si en promedio en cada viaje se pierden 30 minutos, hay horas en que se pierde nada y hay horas que se pierde mucho más de 30 minutos, dependiendo del horario con que uno utiliza el túnel se perderían 28 mil horas/hombre al día en la ciudad de Quito.

Suponiendo que todas esas personas pasan por el túnel Guayasamín, reciben un salario equivalente a la remuneración básica unificada, lo cual evidentemente es muy optimista porque estoy seguro que el promedio debe ser mayor al límite inferior, por estadística simple. Pero pensemos que todos ganan la remuneración básica unificada, entonces una hora de trabajo de esa persona cuesta dos dólares, por lo tanto se pierden 56 mil dólares diarios por este concepto, es decir 1'680.000 dólares al mes; esto es 29'160.000 dólares al año, sin considerar todas las otras cinco fuentes de costos y el más importante, el costo de una eventual emergencia que puede ocurrir en la ciudad de Quito o en el Valle de Tumbaco. Hasta ahí mi informe, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias señor Administrador. Vamos a continuar con la presentación del Ing. Juan Zapata, Secretario General de Seguridad y Gobernabilidad.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Un punto de información, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Al final vamos a realizar la ronda de preguntas. Señor Secretario, por favor.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Es un punto de información.

**SEÑOR ALCALDE:** Adelante, por favor.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Es un punto de información porque el Administrador General dice que es una inversión de CRBC de 131 millones de dólares y en apéndice tres del contrato que nos fue entregado dice que aporte directo

de CRBC es en el 2016, 15; en el 2017, 15; treinta millones y el financiamiento externo dice 92'554.946, si uno suma 30 + 92 millones da 122 millones.

**SEÑOR ALCALDE:** Eso va a quedar respondido con total claridad, no se preocupe, al final en la ronda de preguntas vamos a aclarar el tema. No se preocupe. Señor Secretario, por favor.

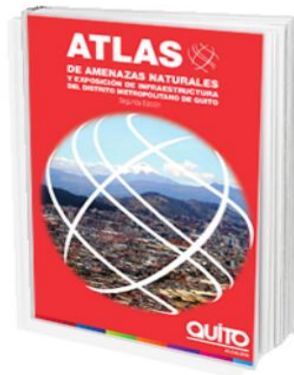
**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Srta. Carla Cevallos, 12h53 (17 concejales)**

**ING. JUAN ZAPATA, SECRETARIO GENERAL DE SEGURIDAD Y GOBERNABILIDAD:** Buenas tardes, señor Alcalde, señoras y señores concejales. Yo voy a tratar desde el punto de vista de seguridad y gestión de riesgo, voy hacerlo súper rápido en virtud de que han existido bastantes presentaciones. Lo nuestro parte de una nueva visión de ciudad, en virtud de las competencias otorgadas a través del artículo 390, ya la gestión de riesgos se maneja bajo el principio de descentralización, por lo tanto ya es una responsabilidad directa, en este caso del gobierno del Distrito Metropolitano de Quito; amparado también en lo que dice el COOTAD y la Ley de Seguridad Pública del Estado, entonces nosotros ya tenemos esta gran responsabilidad de velar por la seguridad de todos quienes habitamos aquí en la ciudad.

Esta fisonomía de gestión de riesgos, parte desde el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el Instituto de Investigación para el Desarrollo, ya desde el 2014 se empieza a estudiar las vulnerabilidades que tiene Quito, nosotros obviamente lo actualizamos y así generamos las ocho amenazas a las que está sujeto el Distrito Metropolitano de Quito y para este caso específico de Guayasamín, nosotros estamos hablando en un sistema integral de riesgos.



## Atlas Amenazas Naturales DMQ



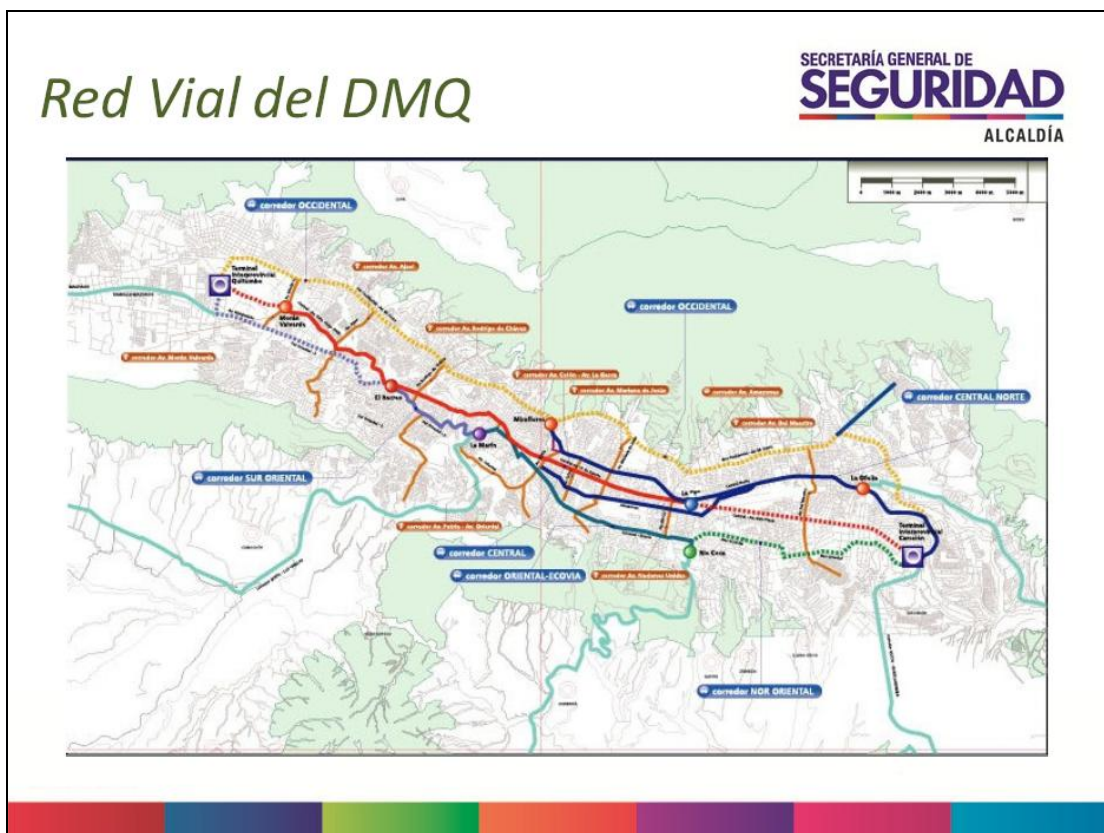
Este Atlas nos determinó exactamente cuáles son los riesgos y amenazas, hemos trabajado a través de mesas y cada mesa contempla protocolos de acción para cada una de ellas. En lo que respecta a esta zona específica tenemos cinco riesgos a los que pueden estar sujetos y son: incendios, sismos, erupciones volcánicas, accidentes de tránsito y torbellinos. Yo si les quiero dar un pequeño recuento rápido de lo que ya hemos vivido, porque muchas veces aquí en Quito, estábamos pensando de que los riesgos y todas estas amenazas, eran eso amenazas, pero ahora son absolutamente unas realidades.



Ustedes recordarán que iniciamos el 12 de agosto de 2014 con el sismo que existió en San Antonio de Pichincha, donde tuvimos deslizamientos de tierras, derrumbes, albergados e inclusive relocalizados. Posteriormente, el 14 de agosto de 2015 la actividad del volcán Cotopaxi que nos generó, obviamente, actualización de planes de contingencia, capacitaciones, simulacros, planes de acción; inclusive simulacros combinados con diferentes provincias.

Los incendios forestales, el 2015 fue un año bastante complicado para el distrito, más de 3000 hectáreas afectadas, tres fallecidos, 21 heridos, daños a la propiedad pública. El 19 de julio tuvimos una pequeña colisión, ni siquiera fue un accidente de proporciones, justamente, en el túnel Guayasamín que nos generó el colapso de dos horas de tráfico en la ciudad-

El último sismo, en esta semana, acabamos de pasar un susto grande todos los que estamos acá en Quito, obviamente con el sismo el 8 de agosto, en el sector de Puembo fue el epicentro y tuvimos también derrumbes, deslizamientos de tierra, predios particulares afectados.



Esta es la topografía de Quito y aquí se va a entrar un poco de ingeniería de tránsito, la topografía de Quito es tan compleja que es una especie de corbatín con ensanchamiento a los costados y estrangulamientos al centro, es decir esta topografía no nos permite generar capacidad vial y esto tanto para el tránsito pero peor para la gestión de riesgos es bastante complejo porque no nos permite contar con mayor

número de vías de evacuación, de ruteos, de zonas de seguridad y puntos de encuentro.

Entonces, como ustedes observan nuestra complejidad aquí es esta topografía, a diferencia de otros sectores o de otros países que pueden generar estas soluciones de anillos concéntricos, es decir la ciudad va ya saturándose en una ejecución y obviamente la naturaleza o la topografía nos permite generar otro anillo y evacuar y desfogar este problema.



## *Carga vehicular Túnel Guayasamín.*

- **34.000 vehículos de promedio diario.** Fuente: Secretaría de Movilidad.





El túnel Guayasamín promedio diario recibe a 34 mil vehículos, que circulan en los sentidos, obviamente con calzadas que no son las que quisiéramos en caso de una emergencia; son calzadas absolutamente pequeñas.

**Salen de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín; y, la concejala Dra. Renata Moreno, 13h00 (15 concejales)**

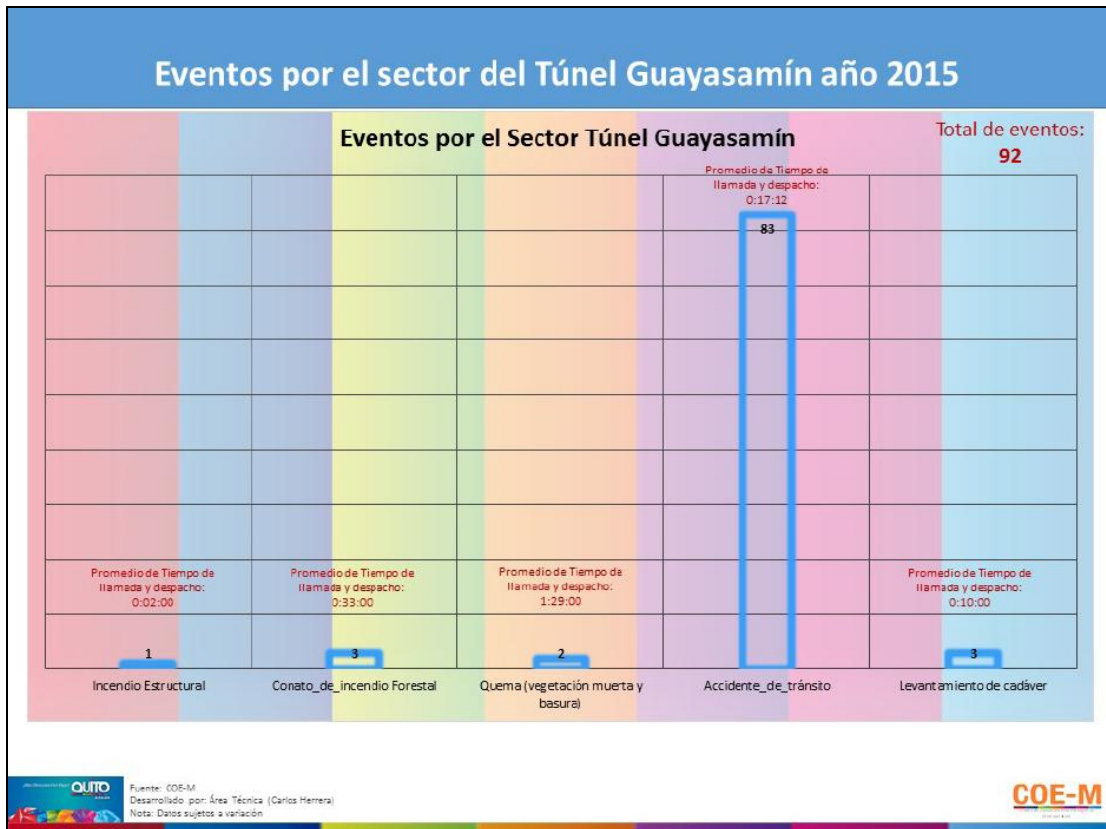


También como ustedes pueden observar, esta es la movilidad que nosotros tendríamos o las vías, la General Pintag, Ilaló, Intervalles, Simón Bolívar, Princesa Toa (nuevo circuito vial Conocoto – Simón Bolívar), la avenida de los Conquistadores, Interoceánica (túnel Guayasamín) y la Panamericana Norte – Ruta Collas.

Estas son las interconexiones y por eso es que yo quiero hablar más de la interconectividad de los valles especialmente que ya no sé si llamarles antes teníamos el concepto de ciudad satélite, son ciudades que ya están conectadas con el hipercentro y con todo el Distrito Metropolitano de Quito y cómo podemos observar frente a todas las llamadas que tenemos esta oferta que nosotros disponemos es bastante deficiente por lo aspectos que les hemos indicado.

*Sin embargo, hacia la zona oriental que considera los valles de Cumbayá y Tumbaco no cuenta con la suficiente estructura vial que conecte la zona central de la ciudad hacia las vías periféricas a la misma; la denominada “Ruta Viva” permite la conexión entre la Av. Simón Bolívar y la zona oriental de la ciudad pero los accesos desde y hacia la ciudad por la mencionada vía son insuficientes (Av. De los Conquistadores y Av. Interoceánica – Tunel Guayasamín).*

Sin embargo, hacia la zona oriental que considera los valles de Cumbayá y Tumbaco no se cuenta con la suficiente estructura vial que conecte la zona central de la ciudad hacia las vía periférica a la misma; la denominada Ruta Viva permite la conexión entre la avenida Simón Bolívar y la zona oriental de la ciudad pero los accesos desde y hacia la ciudad por la mencionada vía son insuficientes, avenida De los Conquistadores y avenida Interoceánica – Túnel Guayasamín. No olvidemos que esto conecta a sectores estratégicos, como el aeropuerto por ejemplo.



Hemos hecho un rápido esbozo de algunos incidentes y de eventos adversos que hemos tenido en el 2015, tenemos 92 – 83 son temas de accidentes de tránsito, es un número bastante alto y en lo que va del 2016 ya hemos tenido 201 eventos; 192 son temas de tránsito en este sector ¿por qué me preocupa mucho el tema de la accidentabilidad? Porque yo les repetía tuvimos hace poco más de un mes una pequeña colisión y nos generó una congestión tremenda en el sector que si hubiese existido una emergencia no hubiésemos podido operar.

## *Planificación y Organización vial* *Acceso Regular y Emergente*

- El reforzamiento, mantenimiento y potenciación de las estructuras viales de la zona



También quiero hacer referencia a un estudio de la Universidad Católica realizado en 2012, en donde también se sugiere hacer reforzamientos en el túnel Guayasamín; reforzamientos para que su vida útil esté garantizada y nosotros nos preguntamos ¿cómo podemos hacer estos reforzamientos si no tenemos una alternativa para que el túnel deje de funcionar? No tenemos ninguna alternativa de conectividad.





Pero quizás lo que más nos preocupa desde el punto de vista de la gestión de riesgos es lo que consta en esta lámina y que es algo que decía el señor Administrador, la conectividad; pongamos un pequeño ejemplo en el tema de la erupción del volcán Cotopaxi, los protocolos determinan que no solamente los valles que son las 21 zonas afectadas tanto en los Chillos como en Tumbaco, sino de los gobiernos autónomos cercanos, de los municipios cercanos, de los cantones cercanos, su punto de encuentro será el hipercentro de Quito y los 79 puntos de encuentro que tenemos en la ciudad, por lo tanto a nosotros si nos preocupa este tema de la conectividad y la movilización de personas desde los valles hacia Quito; y en sentido contrario también esta conectividad de los vehículos de emergencia, tanto de bomberos y vehículos de rescate que tienen que llegar hacia los valles. Pongámonos el otro caso también una posible erupción del volcán y como señalé ya estas amenazas dejaron de ser amenazas en estos dos años hemos tenido las ocho amenazas de Quito, hemos tenido ya como una realidad; afortunadamente hemos sabido responder, sin embargo si nos preocupa este tema de la logística de la movilidad y de conectividad.

*“Previo al estudio para determinar los diseños definitivos del reforzamiento, deberá realizarse un programa de monitoreo tomando en cuenta el proceso sugerido en el estudio de topografía y la recomendación indicada en la consultoría internacional. Información que servirá de insumo para la determinación del apropiado cálculo de reforzamiento. Se entiende que la metodología constructiva deberá contemplar la posibilidad de no interrumpir el tránsito de los vehículos”*

*“ESTUDIO DE ACTUALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO REALIZADO EN EL 2010 SOBRE LAS PATOLOGÍAS EXISTENTES DEL TÚNEL GUAYASAMÍN”  
Informe – Parte 1: PUCE, Enero 2016*

Este es el informe que yo les indicaba de la Universidad Católica, donde se recomienda esta rehabilitación del Túnel Guayasamín, pero no se lo puede hacer si no contamos con una alternativa para que el túnel sea rehabilitado. Entonces, desde el punto de vista de gestión de riesgos si se cree que es una necesidad urgente para la ciudad ante cualquier eventualidad, de vías que permitan conexiones entre los valles. Decía el señor Administrador este es un espacio abierto se puede recibir cualquier tipo de opinión que a lo mejor nos mejore, el tema es que nosotros manejamos el concepto de las vidas de las personas y de la seguridad de las personas y esas, sí son palabras mayores.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 13h02 (16 concejales)**

Les pongo el último caso en el Trébol cuando tuvimos el desfase en ese sector, estuvimos ocho horas y media de conflicto de tráfico en la ciudad. Solamente quiero ponerles a ustedes que en el caso de una emergencia, segundos o minutos hace la

diferencia entre la vida y la muerte, por lo tanto esta es nuestra visión absolutamente global; una visión técnica que hemos venido analizando con las ocho mesas que tenemos y con los ocho protocolos, y es lo que nosotros determinamos establecer ya. Muchas gracias, señor Alcalde.


**SEÑOR ALCALDE:** Gracias señor Secretario. Vamos a continuar con la presentación del Secretario de Movilidad, Darío Tapia, quien va a iniciar con la muestra de la alternativa que fue presentada ayer en el marco de los diálogos ciudadanos en el Colegio de Arquitectos de Pichincha, una alternativa que ha desarrollado el Municipio de Quito para optimizar el proyecto en diversos aspectos tomando en cuenta las opiniones y criterios que los ciudadanos han vertido en el marco de este diálogo, se han recogido esos criterios y en base a aquello se construyó la alternativa para optimizar el proyecto que se presenta a continuación, señor Secretario.



(Dar dos clicks sobre la imagen para abrir la presentación)

**DR. DARÍO TAPIA, SECRETARIO DE MOVILIDAD:** Señor Alcalde, muy buenas tardes, señoras y señores concejales. Un honor poder estar con ustedes para poder llevar a cabo esta explicación. Sin duda alguna cuando hablamos del túnel Guayasamín o del partidero a Tumbaco, anteriormente conocido; cuando hablamos

de la inauguración misma del túnel Guayasamín tenemos que remontarnos a varias expectativas al principio; varias planificaciones después y concreciones que se dieron hasta el año 2005 cuando efectivamente se inauguró el túnel Guayasamín.



## ANTECEDENTES:

---

En el año 2005 se inaugura el Túnel Guayasamín, que era el túnel sur de una solución que consistía en construir dos túneles y que como requisito indispensable se debía contar con dos vías expresas para ingreso y salida desde los valles orientales.

---

Los flujos vehiculares fueron extremadamente altos desde un inicio, por lo que la Alcaldía a la fecha de inauguración tomó una medida extremadamente compleja que fue la suspensión del transporte público por este corredor.

---

El Túnel Guayasamín tiene una capacidad para atender flujos de aproximadamente 3600 vehículos por hora, las condiciones existentes en la Plaza Argentina, que si bien en el año 2001 se preveía disponer de un tráfico aproximado de 30.000 vehículos , actualmente se tiene un tráfico de aproximadamente 57000, de los cuales 35.000 vehículos son el aporte de los flujos que salen o provienen de la vía Interoceánica.


---

Esta realidad obliga no solamente a considerar la problemática de la vía Interoceánica y de la Plaza Argentina, sino a entender como tal que las medidas de transporte para que sean de carácter duradero implican una proyección adicional que es la afectación a la intersección de las avenidas Eloy Alfaro y de los Shyris.

---

Adicionalmente, y aunque se han implementado esquemas de contraflujo en la Av. Interoceánica, estas ya se tornan ineficientes en el plazo medio y corto, por lo que la sostenibilidad del tráfico en el sector es muy precaria e inoperativa para los siguientes años, si no existe una mejora en la infraestructura.

---



El túnel Guayasamín nace por una necesidad real de tener una salida y un ingreso que tendría que ver con una solución real a lo que la parte central norte de la ciudad necesitaba para los barrios. Creo que es importante también notar que en una ciudad con decenas de kilómetros de punta a punta, norte – sur, era indispensable poder contar con soluciones óptimas de ingresos y de salidas, en donde además no solamente se mantenga el transporte que desde ahí había hacia los valles sino que también sea una solución para un actor también como en la pirámide de movilidad, como es el auto.

**Sale de la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 13h04; y, pasa a presidir la Abg. Daniela Chacón Arias, Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito (15 concejales)**

**Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 13h04 (14 concejales)**

Hay que recordar que Quito desde el norte, en Carapungo tiene contadas y escasas entradas y salidas de la ciudad, iniciando con Carapungo que en esta administración está siendo concluida la obra, vamos a optimizarla. En El Inca, Granados y Eloy Alfaro, Guayasamín; yo digo siempre el mal llamado ingreso y salida por Guápulo, cosa que no debería siquiera pensarlo pero que en la práctica si lo es; y luego la General Rumiñahui para llegar hacia el Trébol, una ciudad con casi medio millón de autos, tener seis ingresos a la ciudad indudablemente ha sido un problema y es por eso que cuando nace la solución Guayasamín con su túnel en el año 2005, nosotros siempre decimos que ésta era solamente una inauguración parcial, pues la solución debería haber contemplado como así estaba realizado en su planificación dos túneles y que era un requisito indispensable para la misma contar con dos vías expresas para ingreso y salida de los valles orientales.

Lamentablemente, para todos es conocido que esto no sucedió y al contrario los flujos fueron extremadamente altos desde un inicio por lo que la Alcaldía de ese entonces tomó una medida extremadamente compleja que fue la suspensión del transporte público por este corredor, es decir ya llevamos once años sin tener transporte público por que al no tener una solución completa, indudablemente el transporte público en ese tiempo la visión de meter más carros que transporte público hizo que se tome una compleja decisión de eliminar o suspender el tramo desde el partidero de Tumbaco, conocido así en ese tiempo, la Plaza Argentina hacia los valles orientales ¿cuál fue el resultado de esta decisión compleja? De que todo el corredor que venía desde el Quinche tenía que obligadamente llegar hacia la Simón Bolívar y realizar un viaje negativo que actualmente cuesta a los ciudadanos 45 minutos de ida y 45 minutos de venida, tomando en cuenta que la Río Coca no es un punto de destino, es simplemente un punto de transferencia para poder llevar a los quiteños y a las quiteñas hacia el hipercentro en donde, en verdad, realizan sus actividades.

El túnel Guayasamín actualmente tiene una capacidad para atender aproximadamente a 3.600 vehículos por hora y hay que decir que sí bien en el año 2001 se preveía disponer de un tráfico aproximadamente de 30 vehículos, actualmente toda la zona de influencia tiene 57.000 vehículos de los cuales el aporte de Guayasamín, es decir desde la vía Interoceánica por el túnel aporta 35 mil vehículos, siendo en verdad un total de 57.000 vehículos en la zona, esa es la

realidad actual con la que viene la zona de influencia de la Plaza Argentina y del Túnel Guayasamín.

Esta realidad obliga no solamente a considerar la problemática de la vía Interoceánica y de la Plaza Argentina sino más bien es importante comenzar a verle desde manera integral a toda la zona de influencia a entender como tal que las medidas de transporte para que sean duraderas y que no sean para dos, tres o cinco años, necesita indudablemente una proyección adicional que es la afectación a la zona de influencia por las avenidas Eloy Alfaro, Diego de Almagro y Shyris, es así como se tiene que concebir un proyecto y que indudablemente pueda ser duradero no, solamente, por un quinquenio sino por decenas en cuanto al proyecto mismo por años, para que pueda ser ésta una solución real.

Adicionalmente, y aunque se han implementado esquemas de contra flujo en la vía Interoceánica ya se tornan cada día más ineficientes e indudablemente son medidas que en corto tiempo van a colapsar porque la sostenibilidad en el tráfico en esta zona es muy precaria y muy inoperativa; y sabemos que si no existe una mejora en la infraestructura indudablemente va a colapsar en muy poco tiempo.



¿Cuál era entonces la propuesta? Es la propuesta que fue presentada en esta alianza estratégica entre la EPMMOP y CRBC; y que esta alianza estratégica lo que permitía era tener una construcción de una nueva vía de salida de tres carriles; una rampa de salida por la calle Boussingault directamente hacia la Interoceánica; tener además un paso elevado que vaya desde la Interoceánica hasta la Diego de Almagro; tener carriles deprimidos desde Guayasamín como tal, pasarlo por la Shyris y llegar dos de aquellos hacia más el norte en la Shyris y uno que tenga un giro a la izquierda hacia la Eloy Alfaro.

Esta propuesta fue presentada para que sea modelada y sobre todo sea simulada por la Secretaría de Movilidad y lo que se hizo fue modelar con toda la zona de influencia de la Plaza Argentina y que además estaba proyectada en temas de tráfico de vehículos privados para diez años y que tenía que contemplar para muchos años más al proyecto incorporando transporte público. Hay que ver como es la modelación en la siguiente diapositiva.



**PROPUESTA “ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y  
CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMÍN” COMPAÑÍA CRBC**



**RESULTADOS:**

La disminución de las velocidades de circulación, son muy favorables, teniendo mejoras entre el 47% al 217%. Esta última es en el carril deprimido para salir hacia los valles, lo que confirma que el proyecto se apegó a los objetivos generales de movilidad que se han planteado anteriormente.

Con una tasa de crecimiento de 5% vehicular, situación incierta como se analizó anteriormente, para que el carril que presenta una mejora del 47% en la velocidad de circulación regrese a las condiciones actuales, es decir nuevamente duplicar el volumen vehicular, se requiere de al menos 20 años

Lo que habíamos visto en esta modelación es que la disminución de las velocidades de circulación eran muy favorables, teniendo mejoras que iban en tiempos de viaje entre el 47% y llegando incluso al 217%, se dirá ¿por qué tanto el porcentaje en la disminución del tiempo de viaje? Claro, porque movíamos el tráfico que actualmente va por Guápulo en horas de contraflujo o que en muchas de ellas tienen que ir, incluso, hacia la Granados y Eloy Alfaro, también en horas de contraflujo, cuando esto se modelaba directamente por la Plaza Argentina indudablemente los tiempos de viaje eran completamente favorables.

Además, con una tasa de crecimiento del 5% en la tasa vehicular, situación incierta como se analizó anteriormente para que el carril que presente una mejora del 47% en la velocidad de circulación regrese a las condiciones actuales, es decir nuevamente tendríamos que duplicar el volumen vehicular y que para ello tendría que pasar al menos 20 años en estas condiciones y tomando en cuenta que habría un 5% en el aumento de la tasa vehicular.


Cuando modelamos esta primera propuesta que hizo la alianza estratégica, lo que pudimos ver como conclusiones era que el proyecto propuesto por CRBC a la EPMMOP en los puntos de gerenciamiento y administración de transporte es muy



factible, siempre y cuando se concreten los escenarios de movilidad planteados. Segundo, era necesario plasmar debidamente acciones de transporte que desestimulen o desincentiven el incremento desmesurado del tráfico liviano particular en la zona y, además, que la solución per se permite proveer a la ciudad de la capacidad suficiente para atender el horizonte del proyecto, más en el modelo se debería siempre contemplar las otras dinámicas de movilidad como es el transporte público que la ciudad está implementando o implementará en los próximos años, tales como el Subsistema del Metro de Quito; el Subsistema de Cables entre Tumbaco y Quito, pero además mejorar u optimizar el transporte público convencional que existe en la zona.

Con esta propuesta realizada por CRBC, modelada y simulada se han llegado a tener varios diálogos propuestos por el Municipio de Quito, fue el señor Alcalde quien mocionó y solicitó al Colegio de Arquitectos que lleve a cabo mesas de diálogo que permitan, además, ser sensibles en un espacio ampliamente democrático con varios sectores de la ciudad que permitan hacer y sobre todo optimizar la propuesta que ustedes acaban de ver y con esta optimización las conclusiones a las que acaba de llegar el Municipio de Quito son las siguientes:

**PROPUESTA “ACCESO A QUITO DESDE LOS VALLES ORIENTALES Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE GUAYASAMÍN” COMPAÑÍA CRBC**



**CONCLUSIONES:**

---

El proyecto propuesto por CRBC a la EPMOP, en los puntos de gerenciamiento y administración de transporte, es factible siempre y cuando se concreten los escenarios de movilidad planteados.

---

Es necesario plasmar debidamente las acciones de transporte que desestimulen un incremento desmesurado del tráfico liviano particular.

---

La solución per se, permite proveer a la ciudad de la capacidad suficiente para atender el horizonte del proyecto, más en el modelo se debe contemplar las otras dinámicas de transporte que la ciudad está implementando o implementará en los próximos años, tales como el subsistema Metro de Quito, el subsistema de cables entre Tumbaco – Quito.

Cuando escuchábamos los diálogos ciudadanos, lo que veíamos es que teníamos que tener primero un concepto claro de que es lo que se quería y para ello lo primero que se hizo como municipio es tener los criterios de diseño para una solución integral y sostenible en la Plaza Argentina y su área de influencia ¿en qué factores? Primero, en dar prioridad al peatón, si tenemos claramente conceptualizada la pirámide de movilidad en donde el principal actor es el ciudadano de pie, el peatón, indudablemente esta propuesta debería contemplar una prioridad al peatón con una activación real de la Plaza Argentina ¿por qué? porque es importante notar que a pesar de tener históricamente una bonita zona en cuanto a vegetación, la Plaza Argentina no cumplía esa labor de ser una plaza, lo que sí ha cumplido es la labor de ser un redondel, además amorfo, que permitía tener mucha deficiencia en temas del tráfico.

Dos, la intermodalidad en un sistema integrado de transporte, conceptualizada primero como tal, con los varios subsistemas que tiene la intermodalidad, primero los corredores BRT; segundo el Metro de Quito; tercero en lo posible y si es que hay proyectos como, efectivamente, lo tenemos de Metro Cables o de Quito Cables. Cuarto, con el sistema de buses intracantonales y además con los buses convencionales; y, por último con el sistema de bicicletas. Si que esto cumplíamos en este nuevo esquema, indudablemente lo importante era ver cómo iban interactuando operativamente los mismos.

Tercero, indudablemente tener una preservación de la calidad de la imagen urbana. Cuarto, las facilidades para la evacuación de la ciudad a los valles, cosa que los profundizó el Secretario de Seguridad, Juan Zapata, en su presentación anterior; y, por último la generación de un nuevo corredor de transporte público.

Quito, actualmente mantiene cinco corredores, dos en la parte occidental de la ciudad; uno en la parte del centro de la ciudad; y, dos en la parte oriental. Sin embargo desde hace varios años con varios estudios se ha venido pretendiendo tener un corredor adicional y éste con una virtud, el poder no unir simplemente la intermodalidad en el hipercentro de una ciudad sino como optimizar esta unión o intermodalidad con parroquias rurales y traerles directamente al hipercentro de la ciudad.



Con estos criterios lo que ha hecho el Municipio de Quito era tener objetivos claros que tienen que ver con contribuir a una movilidad peatonal de la plaza convirtiéndola en un lugar atractivo para los moradores y turistas pero sobre todo para aquellas personas que van a ocupar la plaza respecto a la intermodalidad de transporte. Segundo, garantizar la seguridad vial de los peatones generando cruces seguros; alcanzar un mejor nivel de accesibilidad en la movilidad peatonal y mejorar las condiciones de seguridad, confort y autonomía para las personas y generando así incentivos para nuevos desarrollos comerciales que, sin duda alguna, la peatonización lleva en las zonas. En este tema de peatonización, obviamente en una intervención posterior a la mía, se observará a profundidad que es lo que vamos hacer.




El segundo objetivo en cuanto a intermodalidad es, justamente, garantizar a los ciudadanos esta libertad de escoger los servicios o nudos de transporte que sean de la preferencia de ellos o, así no sean de su preferencia pero que faciliten mucho en cuanto a su destino y origen; y, que los viajes sean no sólo seguros sino sean en tiempos óptimos; y para ello el objetivo principal de nosotros es primero tener una conexión directa entre el corredor Quinche – Tumbaco y el corredor Quito directamente hacia la Ecovía; además tener una conexión entre el Quinche – Tumbaco con una estación de la Carolina, del Metro, y aquí tener con las dos estaciones del Metro que contemplan en el Parque La Carolina y por último tener una conexión entre el Quinche – Tumbaco – Quito pero llegar al subsistema de bicicleta pública de Quito.

La intermodalidad, entonces visto desde un plano lo que contemplaría es tener una conexión directa, si es que nos vamos al Valle Oriental llegar desde el Quinche, poder pasar primero con una estación, con una parada en el barrio Bolaños e ingresar hacia el hipercentro por la nueva solución, llegar hacia unas paradas en deprimido, en subsuelo, en la Plaza Argentina y paradas que están conceptualizadas no al azar sino al contrario son bahías de estacionamientos para buses que tienen 180 metros cada una y que permita tener una estación real para que los usuarios puedan

bajarse con tranquilidad sabiendo que será un nodo muy fuerte en cuanto a la atracción de usuarios para el sistema Ecovía.

Estas personas que se quedarían en esta estación, en el subsuelo, tendrían la oportunidad de subir ya sea por escaleras eléctricas, ascensor o gradas normales y poder interconectarse en la plaza con el corredor Ecovía en la 6 de Diciembre, continuando con el recorrido del bus seguiría por la Shyris, haría un giro izquierdo y llegaría primero a la estación sur del Metro de Quito para luego, por un tema logístico y de trascendencia porque sabemos que mucha gente tiene su destino en la parada norte del Metro, es decir en toda la zona comercial, bancaria y de centros comerciales que existen en el sector Iñaquito.

Además, que ahí hay una plataforma gubernamental que está construyéndose y se terminará ya; y que tendría que llevar a los usuarios a esa plataforma gubernamental para luego salir por la avenida Shyris, entrar nuevamente en deprimido, en la salida hacia Quito comienza el deprimido en la Eloy Alfaro y Shyris baja en deprimido y llega a una bahía, en el subsuelo de la Plaza Argentina, aquí tendría que hacer otra conexión con los usuarios que quieren ir hacia los valles y salir por el puente para tener una nueva parada en el barrio Bolaños y continuar su recorrido.




**DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA:**

**PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD DE LA IMAGEN URBANA**

**OBJETIVOS:**

- Eliminación de paso elevado Interoceánica Diego de Almagro
- Activación de Plaza Argentina con estación de llegada corredor Quinche Tumbaco Quito
- Generación de un área de atracción que rescate la historia de la Plaza Argentina y sirva como nodo de desarrollo turístico y comercial

En cuanto al diseño y sensibles con las peticiones, se optimiza la construcción de toda la solución Guayasamín, eliminando el paso elevado desde la Interoceánica hacia la Diego de Almagro, es decir lo que hacemos ahí es tener una activación de la Plaza Argentina con una estación de llegada del corredor Quinche – Tumbaco – Quito; y que a propósito me voy a permitir explicar luego su funcionamiento; y, generar un área de atracción que rescate no sólo la historia de la Plaza Argentina como tal, sino que sirva como un nodo atractivo en todo el tema comercial, turístico, pero sobre todo de transporte.



**DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA:**

**FACILIDADES PARA EVACUACIÓN DE LA CIUDAD HACIA LOS VALLES**

**OBJETIVOS:**

Facilidad para evacuar los vehículos del hiper-centro hacia los Valles

Salidas propuestas:

- 6 de Diciembre (norte y sur) – Interoceánica
- Shyris y Eloy Alfaro – Interoceánica
- Diego de Almagro – Interoceánica
- Boussingault – Interoceánica

Respecto a la facilidad que debe tener una salida de la ciudad, esto no está en discusión, todas las políticas de movilidad no solamente que deben privilegiar la salida de autos sino que en el caso de Quito, como lo había expresado el Secretario de Seguridad, con todos los problemas que se tienen que afrontar, indudablemente, la solución es que tienen que llevar y la prioridad es sacar autos, también tienen que hacer un acceso de facilitar la evacuación de los autos desde el hiper centro hacia los valles y, por eso, es que esta propuesta contempla un flujo muy atractivo al respecto

por la 6 de Diciembre tanto en la parte norte como en el sur; en la Shyris y Eloy Alfaro hacia la Interoceánica; en la Diego de Almagro hacia la Interoceánica; y en la calle Boussingault directamente a la Interoceánica.

Indudablemente, para nosotros esto es algo que va a contribuir de manera muy eficiente a la movilidad de todos los quiteños, porque lo que es importante presentar el día de hoy, es que el corredor desde el Quinche hacia Quito será una realidad que contempla también una solución desde el punto de vista de la solución Guayasamín ¿por qué? porque nuestros objetivos han sido primero priorizar la circulación del transporte público con un carril de ingreso a la ciudad; mejoramiento de la prestación del servicio; optimización de la flota operativa; aumento de la velocidad operacional; disminución de kilómetros recorridos; mantenimiento de un nivel de servicio eficiente que, en este momento no existe; y, ahorros en el costo operacional.

¿Qué es lo que pretendemos entonces? Es realizar un corredor que confluyan las parroquias de Cumbayá; Tumbaco; Puembo; Pifo; Yaruqui; Checa y El Quinche, hacia una nueva terminal de transferencia que estará ubicada en la parroquia Cumbayá, y luego tener un corredor desde Cumbayá hacia la Carolina por la Interoceánica que permita tener paradas, por ejemplo en el barrio Bolaños que ingrese en deprimido y tener una interacción, una intermodalidad en la Plaza Argentina con el corredor Ecovía y luego llegar hacia la Carolina con dos paradas adicionales como lo habíamos explicado para cumplir el corredor, para ello los estudios que tenían en la Secretaría de Movilidad realizados, justamente, cuando estaba el Concejal Carlos Páez; lo que hemos hecho es optimizar, venir hacia valor presente todo lo que es la demanda, el origen, el destino y lo que hemos conseguido es saber que los 190 buses de la flota pueden seguir cumpliendo su misión en los Valles Orientales, llegar hacia la terminal de Cumbayá y únicamente con exclusividad hacer que el recorrido entre Cumbayá y La Carolina lo hagamos con buses municipales de la empresa de pasajeros.

**DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA:**

**FACILIDADES PARA LA EVACUACIÓN DE LA CIUDAD A LOS VALLES**



Carriles de salida de la ciudad hacia los valles

Tanto Cumbayá como Tumbaco, tienen también rutas internas que permitan acceder hacia la gente que, ahora, prefiera coger el bus; tener el acceso de tener rutas internas en las parroquias y poder llegar hacia esa nueva estación. En otras palabras, si ustedes ven en este mapa el área de influencia es muy grande, y estos 130 mil o 140 mil viajes que tiene este corredor, claro no todos suben a Quito, pero más o menos unos 40 mil viajes que tiene la zona entre Cumbayá y Quito lo vamos a optimizar ¿cómo se optimiza por medio de un corredor? Disminuyendo los tiempos de viajes y haciéndoles que sean mucho más factibles y mucho más rápidos viajar en bus que en auto privado y eso es lo que tiene indudablemente esta propuesta.



**DESARROLLO DE LA ALTERNATIVA:****TABLA OPERACIONAL:****CORREDOR QUINCHE - TUMBACO - QUITO**

Nombre de Ruta	Tipo de vehículo	Cantidad	Servicio	Intervalo Hora pico
Carolina – Cumbayá	Biarticulado	20	Troncal	<b>3,5</b>
Río Coca - Cumbayá	Tipo	25	Troncal	<b>3</b>
Quinche - Checa – Cumbayá	Tipo	40	Alimentador	<b>5</b>
Quinche - La Victoria – Guayllabamba	Tipo	7	Alimentador	<b>9</b>
Quinche – Cusubamba	Tipo	10	Alimentador	<b>7</b>
Yaruquí – Cumbayá	Tipo	20	Alimentador	<b>6</b>
Otón de Vélez - Yaruquí - Cumbayá	Tipo	5	Alimentador	<b>12</b>
Pifo – Cumbayá	Tipo	13	Alimentador	<b>5</b>
Puembo – Cumbayá	Tipo	18	Alimentador	<b>5</b>
Collaquí – Cumbayá	Tipo	7	Alimentador	<b>5</b>
Arenal – Cumbayá	Tipo	10	Alimentador	<b>5</b>
Lumbisí – Cumbayá	Tipo	4	Alimentador	<b>5</b>
La Morita – Cumbayá	Tipo	5	Alimentador	<b>5</b>
Servicios internos	Minibús	25	Intraparroquial	<b>5</b>

Con los datos obtenidos de la modelación de transporte y de todo lo que son viajes desde el valle oriental hacia Quito, hemos propuesto también tener ya una tabla operacional que como observan ustedes, al principio no hay problema el tener una primera troncal entre Carolina y Cumbayá con buses de tipo biarticulado o articulado, por eso es que tiene sentido hacer estaciones en la parte baja de la Plaza Argentina de 180 metros y que permitan tener la capacidad real de contar con biarticulados, articulados, bus tipo e incluso microbús en convoy, si acaso se requiera por cualquier tipo de emergencia.

Tenemos la cantidad de buses que a pesar de que actualmente la demanda no supera los 40 mil viajes desde los valles hacia Quito, sin embargo esta troncal podría tranquilamente cubrir hasta 100 mil viajes al día, es decir no estamos pensando en dos o cinco años, si no que estamos pensando en tener un corredor que permita tener el sustento suficiente para tener un buen servicio.

La otra ruta seguiría manteniéndose hacia la Río Coca porque hay muchos ciudadanos que ocupan ésta, pero tenemos ya no con buses ni articulados ni biarticulados sino más bien con buses tipo, incluso con frecuencias que van a optimizar mucho la tabla operacional y por lo tanto los tiempos de viaje a los ciudadanos. Como ustedes pueden observar tenemos los nombres de las rutas y cómo habíamos contemplado en este nuevo estudio tener servicios internos sobre todo en Tumbaco y Cumbayá que permitan tener al transporte intraparroquial brindando este servicio.

**MODELACIÓN DE LA PROPUESTA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD:**

**METODOLOGIA:**

**ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA.**





¿Cómo se modeló y cuáles fueron los resultados de la simulación y modelación? Cuando uno quiere tener una visión integral de lo que sucede no solamente con el tráfico sino con el transporte en general, uno no puede dedicar solamente a simular los 35 mil viajes que salen desde el túnel Guayasamín, sino al contrario lo que se propuso fue hacer un esquema real de un área de influencia que sabemos, incluso van como destino muchos ciudadanos.

El área de influencia que no sólo es la Plaza Argentina contempla la 6 de Diciembre; la Avda. Orellana; las Avdas. República, Diego de Almagro, Shyris y Eloy Alfaro como principales partes de esta zona de influencia. Al respecto, hay que decir que en toda la zona existen 57 mil autos moviéndose en este momento, de los cuales el aporte del túnel Guayasamín es alrededor de 35 mil autos.

**Ingresa a la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 13h08; y pasa a presidir la sesión (15 concejales)**

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 13h08 (16 concejales)**

**Salen de la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón; y, los concejales Abg. Sergio Garnica; y, Dr. Pedro Freire, 13h08 (13 concejales)**

**MODELACIÓN DE LA PROPUESTA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD:**

**METODOLOGIA:**

**FUENTES DE INFORMACIÓN PARA EL MODELO.**


**ESTUDIOS:** Modelo de la Red (Estudio Metro de Quito 2011). Fuente: Metro Madrid


Matriz calibrada (base Estudio de Demanda 2011). Fuente: Cal y Mayor

Consultoría "Estudio de Demanda de Transporte por cable del DMQ (2015)" base de datos preferencias declaradas. Fuente: PUCE

Consultoría "Modelación Integrada de Demanda del Proyecto QuitoCables (2015)". Fuente PUCE

Informe Técnico No.4 "Sistema Integrado de Transporte Sostenible para el Valle Nororiental del DMQ" Fuente: Secretaría de Movilidad






¿De dónde obtuvimos la información para el modelo? Cuando uno hace un modelo de simulación lo que se hace es un conteo de carros, en el caso de Quito tiene una gran ventaja, el sistema semafórico de Quito permite tener contadores de vehículos por medio de sensores, lo que nos permite contar con mayor certeza de todo un tema de modelación, es decir no solamente es importante saber si nos olvidamos o no de

contar manualmente o a veces el sistema, sino los propios sensores que ahora se ocupan el Municipio de Quito lo tiene a través de su sistema de semaforización y todos los estudios referente al modelo de la red, del estudio del Metro del 2011, una matriz calibrada hecha por Cal y Mayor; la consultoría del estudio de demanda del transporte de cable del 2015 realizado por la Universidad Católica; la modelación integrada de demanda del proyecto Quito Cables de la PUCE; e informe técnico del sistema integrado del transporte para el Valle Nororiental realizado por la Secretaría de Movilidad.

**MODELACIÓN DE LA PROPUESTA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD:**

**METODOLOGIA:**

**ESTRUCTURA DEL MODELO**



**RECOLECCIÓN DE DATOS**


- Conteos de pantalla área de influencia
- El Sistema semafórico mediante el Sistema de video detección permite realizar el conteo y registro automático de vehículos, los 365 días del año las 24 horas del día
- Para determinar los flujos y OD local se utilizó un proceso semiautomático mediante el registro de placas y emparejamiento de las mismas.
- La información anual detallada del tráfico permite seleccionar una hora de mayor demanda significativa de todo el año (AM y PM), que la práctica internacional indica sea la 30ava hora de mayor demanda.

**ESTRUCTURACIÓN DE MATRICES**

- Se permitió establecer la afectación y sensibilidad ante la implementación de la línea de transporte Quito – Quinche con la matriz de Origen-Destino del Modelo del modelo de Cal y Mayor

**ELABORACIÓN DEL MODELO**

- Modelos de asignación multiruta tanto para transporte público como privado
- Sistema considera situación futura con línea Metro operativa
- Integración entre modalidades de transporte (intermodalidad)



**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, 13h12 (14 concejales)**

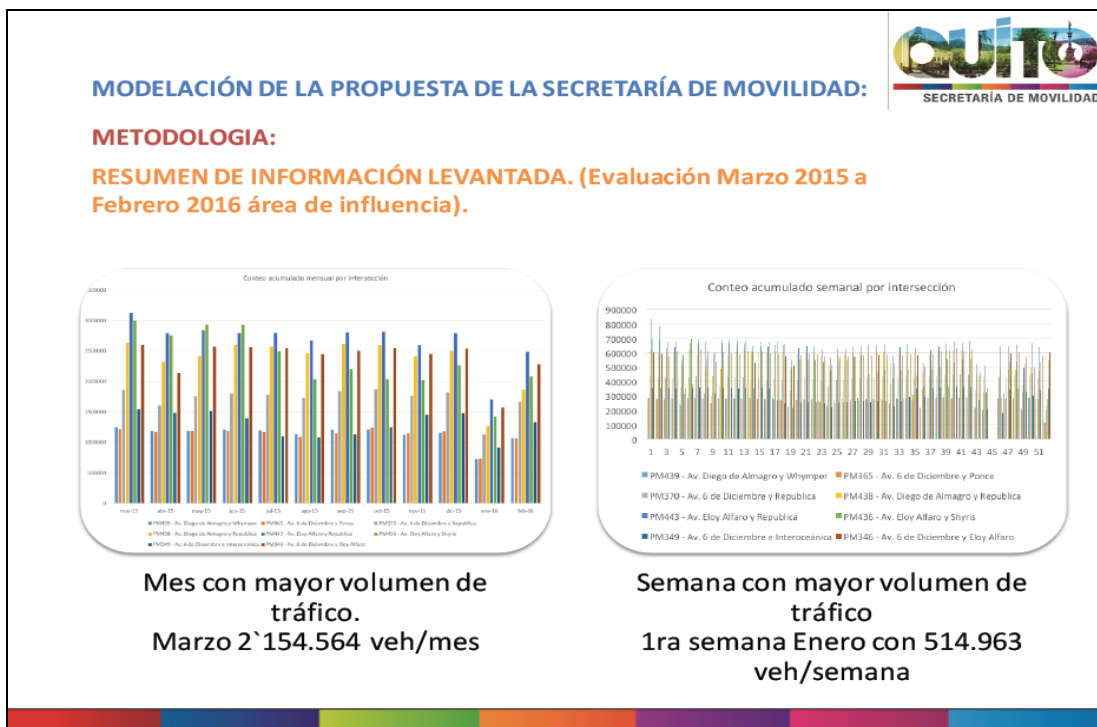
Primero, la recolección de datos hicimos conteos de pantallas en áreas de influencia; el sistema semafórico que tiene una gran virtud, mientras yo cuento vehículos en horas pico o lo que yo creo que es una hora pico, el sistema semafórico cuenta las 24 horas del día y los 365 días, para determinar los flujos y el OD local se utilizó un proceso semiautomático mediante el registro de placas, es decir nosotros no solamente queríamos vernos conformes cuantos autos tiene la zona de influencia,

sino también queríamos saber hacia dónde van esos autos como parte de su destino, y lo que se utilizó con los medios informáticos (semimanual) es capturar pantallas o videos de autos y hacer el seguimiento respectivo para saber hacia dónde iban y cuál sería la distribución de todo ese tráfico y hacer una simulación mucho más apegada a la realidad.

Se permitió establecer una estructura de matriz señalando la afectación y sensibilidad ante la implementación de la línea de transporte, es decir ya no solamente simulamos carros sino lo que hicimos fue simular transporte público y como éste iba a incidir ¡cuidado, no afectar!, en todo el sistema de modelación; y por último hicimos modelos de asignación multi ruta tanto para el transporte público y para el transporte privado; un sistema que considero una situación futura con el subsistema del Metro de Quito y la integración modalidad del transporte.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Sra. Karen Sánchez, 13h14 (13 concejales)**

**Ingresa a la sesión el concejal Dr. Mario Granda, 13h14 (14 concejales)**



Con estas premisas tan claras en cuanto a los conteos, lo que hicimos es un resumen muy claro de todo un año, cogimos efectivamente desde marzo, en donde nos habían pedido el criterio de hacer una simulación desde marzo de 2015 hasta febrero del 2016 y lo que obtuvimos fue todo un año de información para saber cuál era el mes con mayor volumen de tráfico, solamente para conocimiento de todos el mes de mayor volumen de tráfico fue el mes de marzo que, en la zona, albergó 2'154.564 por mes; para hacer mucho más detallada nuestra propuesta nos fuimos además a ver cuál era la semana con mayor volumen de tráfico que para el efecto y sólo como dato informativo fue la primera semana de enero con 514.963 vehículos en la zona de influencia.



Para hacer mucho más detallada la información, vimos cual era el día con mayor volumen de tráfico que coincidía con la semana de mayor volumen que fue el 6 de marzo, con 85.300 vehículos y luego de todo esto vimos cuales eran las horas más álgidas o las más críticas, y lo que conseguimos como resultado fue que la hora más crítica en todo es de ocho a nueve de la mañana.

## MODELACIÓN DE LA PROPUESTA DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD:



### METODOLOGIA:

### RESULTADOS DE LA MODELACIÓN.

#### MEJORAS EN CONDICIONES DE TRÁNSITO

- 96% de reducción en demoras
- 51% de mejora en tiempo de viaje
- 47% de mejora en velocidad promedio de viaje

Con esta modelación, que además nos vamos a permitir mostrarles, lo que conseguimos con esta solución a más de tener un transporte público optimizado con un corredor con paradas en Argentina; con paradas en el Metro también tenemos que cuantificar cual era entonces la real ventaja para los usuarios y tenemos que hay un 96% de reducción en demoras; un 51% de mejoras en tiempos de viaje y un 47% de mejora en velocidad promedio de viaje, que no es igual.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, 13h34 (13 concejales)**

Todo esto queremos permitirnos mostrarles, señoras y señores concejales, ¿qué es lo que arrojó esta simulación y esta modelación? Y nos vamos a situar en dos horas claves para la ciudad, las ocho de la mañana en un día de mayor tráfico, indudablemente así es como se tiene que simular y luego a las cinco de la tarde para

saber cuál es el comportamiento no solamente de autos, cuál es el comportamiento del transporte público en esta simulación.

Para ubicarnos es la Plaza Argentina, la 6 de Diciembre en sentido sur – norte, aquí está la salida del túnel, ya no existe el paso elevado en esta propuesta, en esta simulación, existe sin embargo como pueden observar... hay dos deprimidos en la misma zona, el uno es de entrada y el otro de salida, acá existe una bifurcación que ya la vamos a observar aquí, en donde el bus lo que hace es un giro aquí, en deprimido, y sale directamente a la Eloy Alfaro para poder hacer nuestra intermodalidad con el tema del Metro, en su primera parada porque indudablemente tenemos otra más hacia la Carolina – Iñaquito que es la estación Metro.

<b>Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Eduardo Del Pozo, 13h36 (14 concejales)</b>
---

No solamente la solución, como ustedes pueden ver, es por el tema del transporte sino también optimizamos cruces semaforicos, es decir vimos conveniente que la Avda. Diego de Almagro tenga a la altura de la Whimper una suspensión de un giro a la izquierda que estaba causando mucho malestar e indudablemente lo que ha permitido es tener mayor flujo vehicular. El giro a la izquierda que se suspende es el que viene desde el sur por la Diego de Almagro y quiere coger la Whimper, ese es el que está suspendido.

Además, quiero indicarles que además las salidas de la ciudad en este modelo está privilegiado, es decir por la Diego de Almagro, por la Boussingault, directamente por la 6 de Diciembre y, además, por la Shyris que ahora tiene a nivel y deprimidos para que puedan salir los autos. En esta simulación y modelación del transporte también se puede apreciar que las bahías son lo suficientemente grandes, lo que permitirá tener en horas pico buses cada 3.5 minutos y en horas valle llegamos a seis minutos. Esta solución permite mejorar, además tiene la sensibilidad de poder tener semáforos actuados en el tema del transporte público y el tema de sensibilidad ante los peatones que será explicado con más detenimiento cuando analicemos las optimizaciones en la Plaza Argentina.



Aquí tenemos un día a las ocho de la mañana, vamos a simular a las cinco de la tarde, esto es con el tráfico vehicular actual pero ya con la solución presentada, está también simulado el tema de lo que sucedería hacia diez años más con lo que da perfectamente en temas de tráfico y como solución integral del transporte y todo hasta 25 y 30 años sin ningún tipo de problema para lo que es transporte y la solución como tal.

Aquí estamos a las cinco y treinta de la tarde y ustedes van a observar que el comportamiento de los vehículos varía, ya no son de ingreso indudablemente son de salida y comenzamos a tener en la Eloy Alfaro una carga que sale pero tenemos muchísima más salida; no tenemos ya un contraflujo por lo tanto se puede ver que en esta zona tenemos vehículos entrando cosa que actualmente no sucede; los vehículos este momento se paran y tienen que dar la vuelta por Guápulo o por la Granados pero no pueden entrar además, esta solución permitirá tener permanentemente transporte público al no tener ningún tipo de contraflujo.

La Boussingault actualmente tiene una carga pesada en la 6 de Diciembre que hace que los tiempos de viaje se limiten muchísimo pero indudablemente al comenzar acá por la solución de la Boussingault hacia el nuevo puente hace que exista un efecto de flujo continuo lo que permite que circulen mucho más rápido.

Además, el hecho de tener flujo continuo no solamente hasta ahí sino directamente por la Interoceánica que no sufre ningún tipo de contratiempos actualmente. Tenemos simulado todo este efecto y podríamos calcular, incluso, a muchos más años y el sistema nos permite ver que es lo que va pasando a lo largo del tiempo. Esa es nuestra presentación, señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias señor Secretario. A continuación hará la respectiva presentación el Secretario de Territorio, Hábitat y Vivienda, Arq. Jacobo Herdoíza, la misma que se relaciona con la alternativa desarrollada de optimización para la Plaza Argentina, en los aspectos urbanísticos.

<p><b>Salen de la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez; y, el concejal Sr. Mario Guayasamín, 13h41 (12 concejales)</b></p>
--

**ARQ. JACOBO HERDOÍZA, SECRETARIO DE TERRITORIO, HÁBITAT Y VIVIENDA:** Señor Alcalde, señoras y señores concejales, autoridades municipales, público presente, buenas tardes. Voy a tomarme unos minutos para narrar el antecedente que conlleva a la alternativa que voy a presentar en los siguientes minutos y es que con fecha 28 de junio el Colegio de Arquitectos, a través de su foro de la ciudad, tuvo a bien invitar a expertos urbanistas e ingenieros de tráfico así como al Municipio de Quito a dialogar sobre expectativas y preocupaciones ciudadanas relacionadas a la solución Guayasamín.

Evidentemente, por delegación del señor Alcalde, estuvimos presentes en ese diálogo que una semana después facilitó la suscripción de un convenio en el cual el Colegio de Arquitectos actuaba como coordinador de un diálogo ciudadano entre el municipio y la ciudadanía. A partir del 19 de julio, es decir hace menos de un mes se llevó a cabo la primera mesa de diálogo ciudadano y ahí en más semanalmente sin fallar una sola semana hemos tenido todos los días jueves al inicio y luego todos los días martes una interacción facilitada y coordinada por el Colegio de Arquitectos y por dos facilitadores profesionales de la Universidad San Francisco de Quito, el uno Jorge Sallez; y el otro de la Universidad de las Américas, Esteban Santos.

<p><b>Ingresan a la sala de sesiones la concejala MSc. Soledad Benítez; y, el concejal Sr. Mario Guayasamín, 13h43 (14 concejales)</b></p>
--

Lo que vamos a mostrar el día de hoy es el producto de la incorporación de los aportes de la ciudadanía a lo largo de este proceso de diálogo y resultan de un trabajo conjunto entre la EPMMOP y la Secretaría de Territorio; y, evidentemente integrando a la Secretaría de Movilidad y a los demás actores del municipio que han participado para darle forma a los aportes de la ciudadanía que como digo lleva más de un mes dialogando con nosotros.

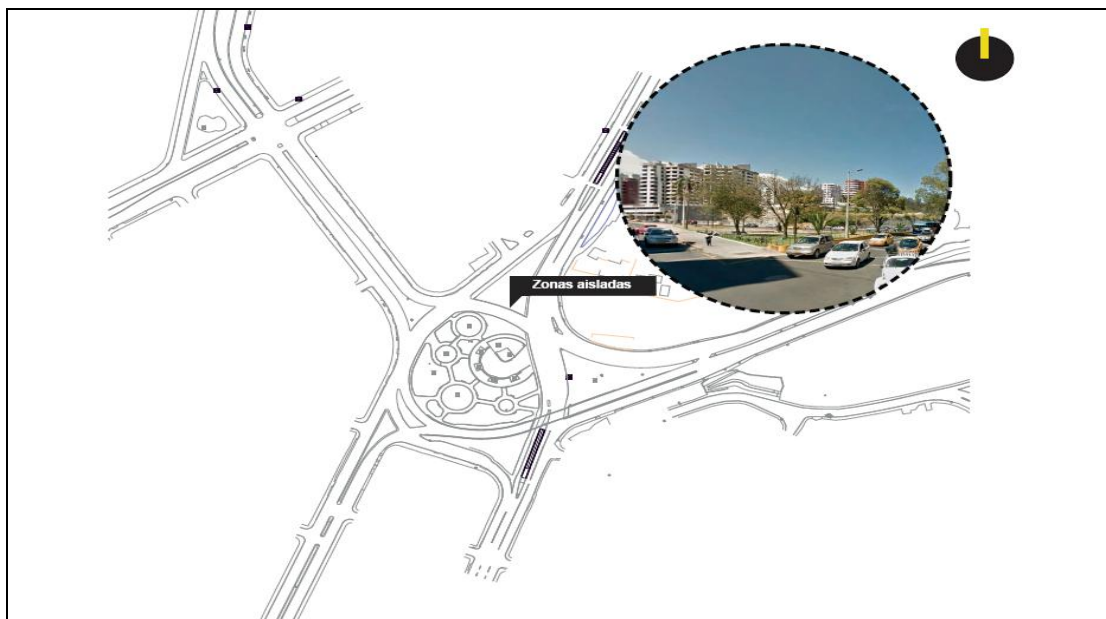
Cuando se inicia este diálogo y la sistematización de estos diálogos arroja la evidente disconformidad de la ciudadanía en relación a la solución físico – espacial de la Plaza Argentina y el día de hoy me voy a focalizar precisamente en una recomposición de esa primera propuesta. La disconformidad tenía tres o cuatro puntos de arranque, el primero posiblemente uno de los más neurálgicos era que la solución inicial preveía un paso elevado, ese paso elevado que permitía conectar la avenida Interoceánica en ángulo de 90 grados con la avenida Diego de Almagro, ese

paso elevado como ya ha mencionado el Secretario de Movilidad ha sido cambiado, ha sido eliminado.

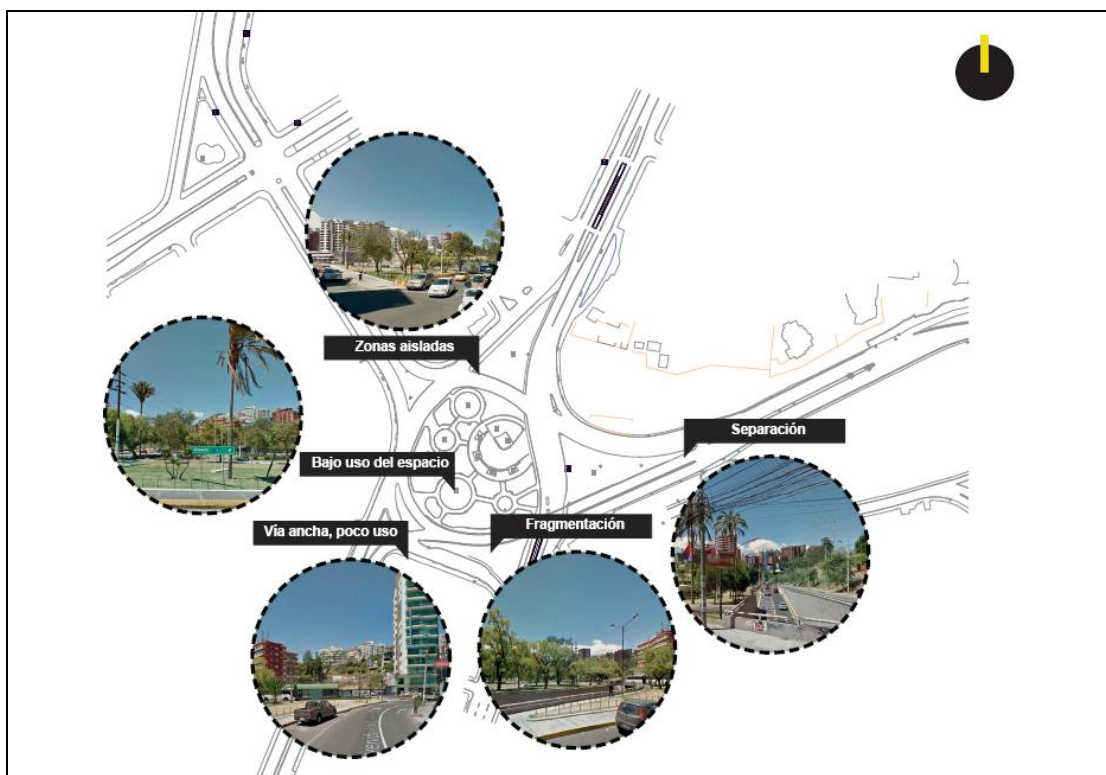
La segunda gran disconformidad del público estaba relacionada con la insuficiente conectividad peatonal y la priorización que se daba a la solución del tráfico vehicular haciendo que este espacio público que, en la práctica es una rotonda, no es una plaza sea hostil para la apropiación ciudadana y esta alternativa, evidentemente, fue tomada en cuenta. Se reclamaba igualmente que esa plaza no generaba una interconectividad, una intermodalidad entre el transporte público que habíamos anunciado la Ecovía, las bicicletas y el tráfico peatonal hacia el parque Carolina y era realmente un reclamo muy fuerte.

Igualmente, se hablaba que la solución afectaba seriamente al arbolado, al patrimonio arbóreo de la plaza y que se menguaban las zonas verdes privilegiando el asfalto y el cemento y eso también ha sido considerado.

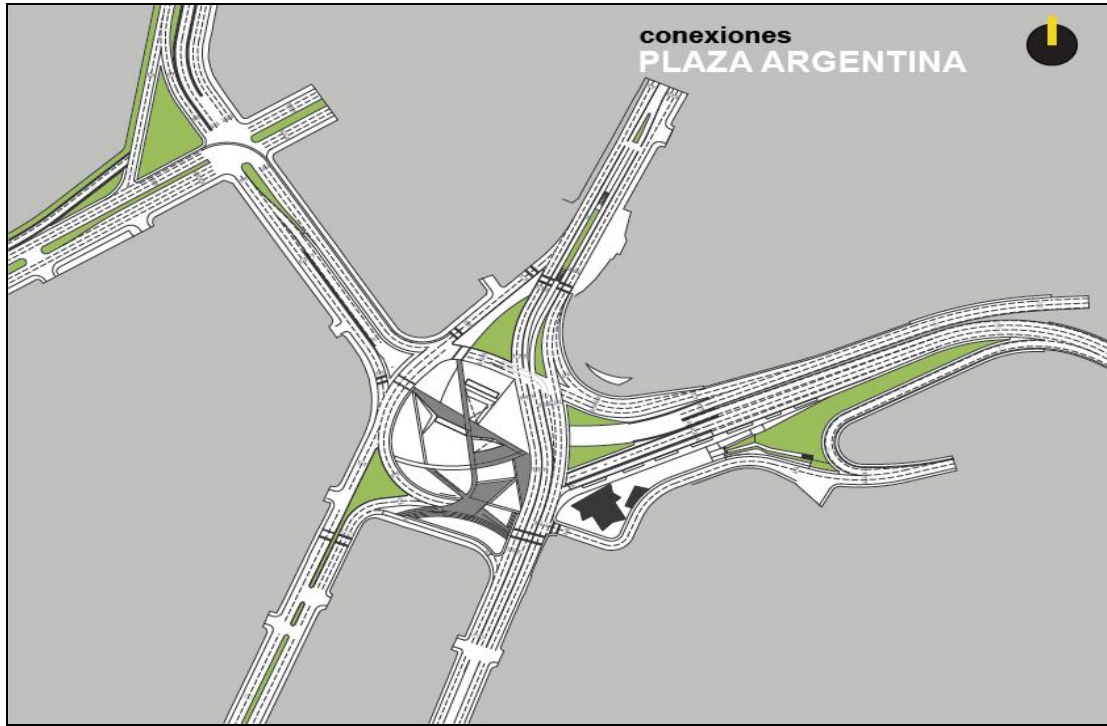
Finalmente, se cuestionaba la afectación al valor simbólico de esta puerta de entrada de Quito, en la cual se reducía a meros objetos todas las riquezas del parque escultórico presente e igualmente se considero este aspecto. Entonces, este es el insumo de la sistematización del diálogo conducido en el Colegio de Arquitectos que me voy a permitir presentarles de la manera más sucinta posible.



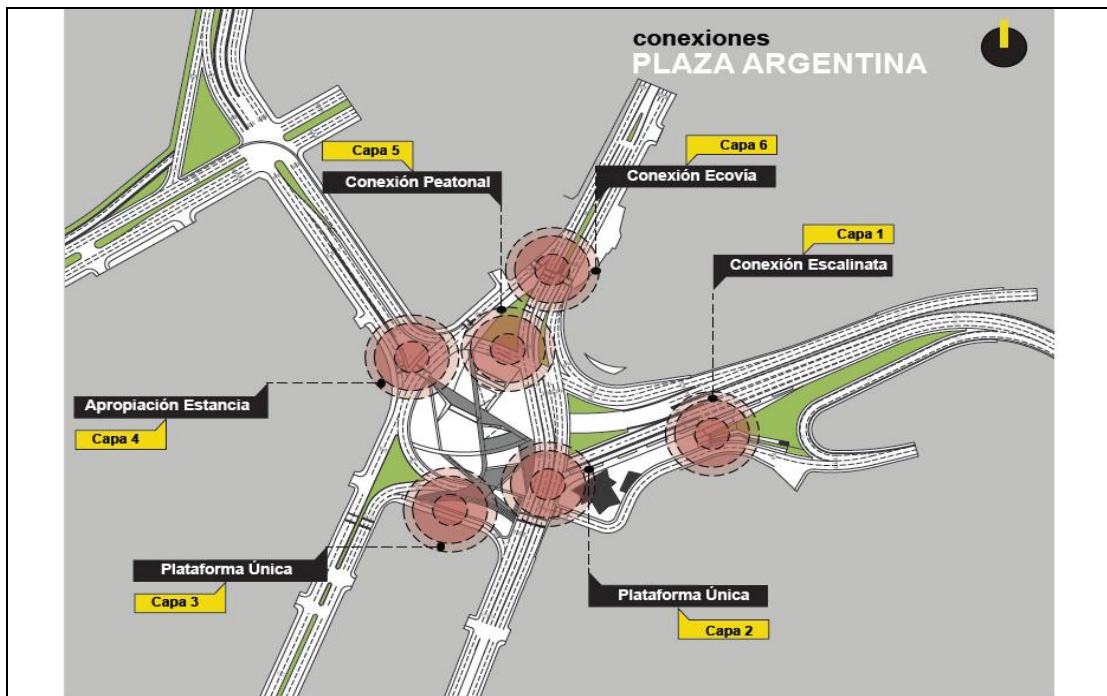
¿Cuál es la problemática de esta rotonda? Lo primero es que hay un bajísimo uso y afluencia del espacio público, precisamente porque está aislado el peatón a través del caudal de vías importantes que hay. Existen unas vías anchas, por ejemplo, este tramo de la 6 de Diciembre entre la Diego de Almagro y la avenida propiamente 6 de Diciembre, que es subutilizado y que en realidad no presenta un flujo vehicular considerable.



Tenemos una fragmentación urbanística importante producto del viaducto que permite tomar la Interoceánica desde la Almagro, viniendo desde la 6 de Diciembre y que realmente se constituye en una hendidura al igual que ésta, que es el arranque de la avenida interoceánica a nivel de la Plaza Argentina y que incomunica la bajada de la Boussingault con escalinatas hacia la Plaza Argentina. Estos son, por lo tanto, los nudos críticos que enfrenta este espacio público y que lo hacen en realidad más que un espacio público una circunvalación, una rotonda de tráfico.



La estrategia es atacar esos cinco o seis puntos que hacen inviable la apropiación del espacio público.



Entonces, en un primer momento nos focalizamos en resolver la conexión peatonal derivada de la calle Boussingault que viene a su vez de la Avda. González Suárez y de la calle Coruña, a través de un mejoramiento de la escalinata y un ensanchamiento de la acera y proponemos una plataforma única, visto que el giro a la derecha desde la 6 de Diciembre para tomar la Interoceánica es realmente poco frecuentado, por lo que una primera estrategia es incrementar los flujos peatonales y conseguir articular de mejor manera González Suárez, Coruña Alta, Boussingault, Interoceánica, Plaza Argentina y finalmente el parque de la Carolina.

Una segunda estrategia es la dificultad del paso peatonal que hay en la intersección de la avenida Interoceánica, 6 de Diciembre y actual Boussingault, aquí es prácticamente imposible que los peatones crucen en seguridad y por lo tanto estamos ampliando las estrategias de paso cebra.

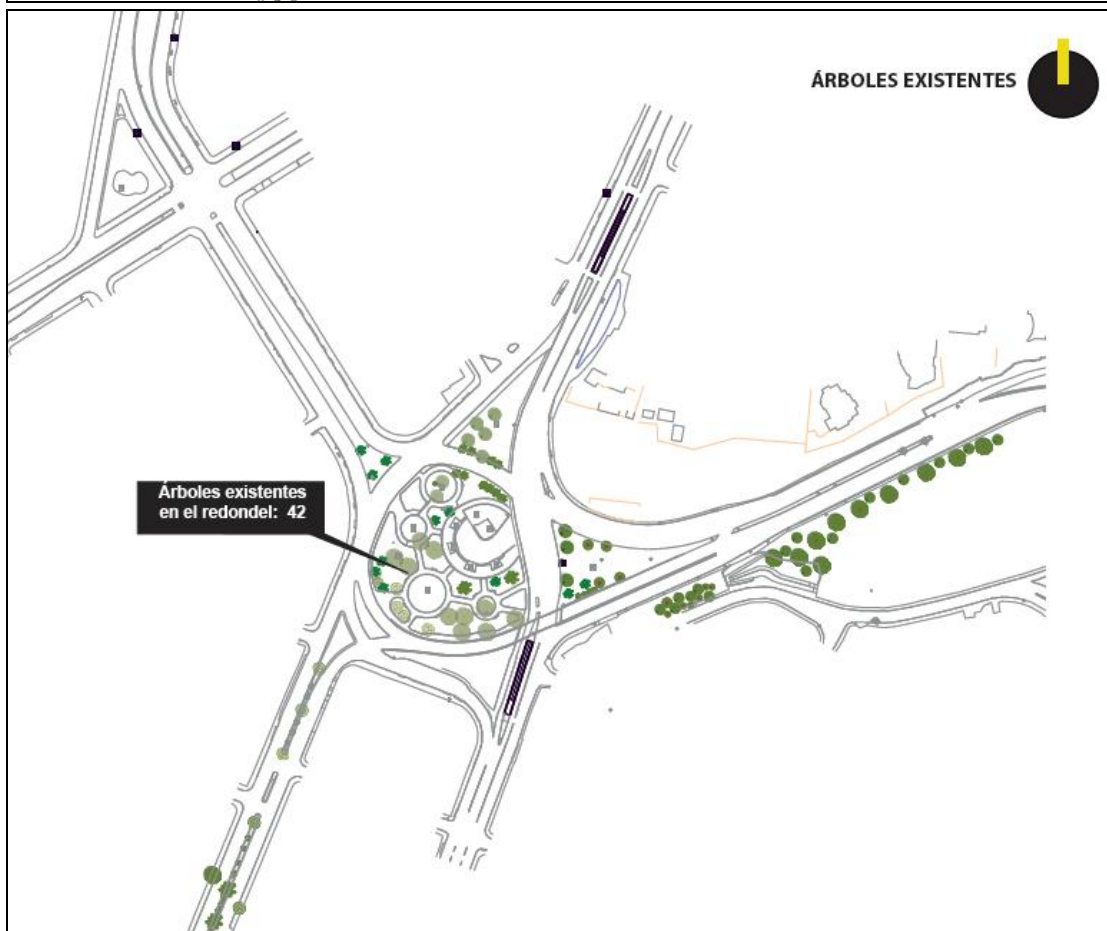
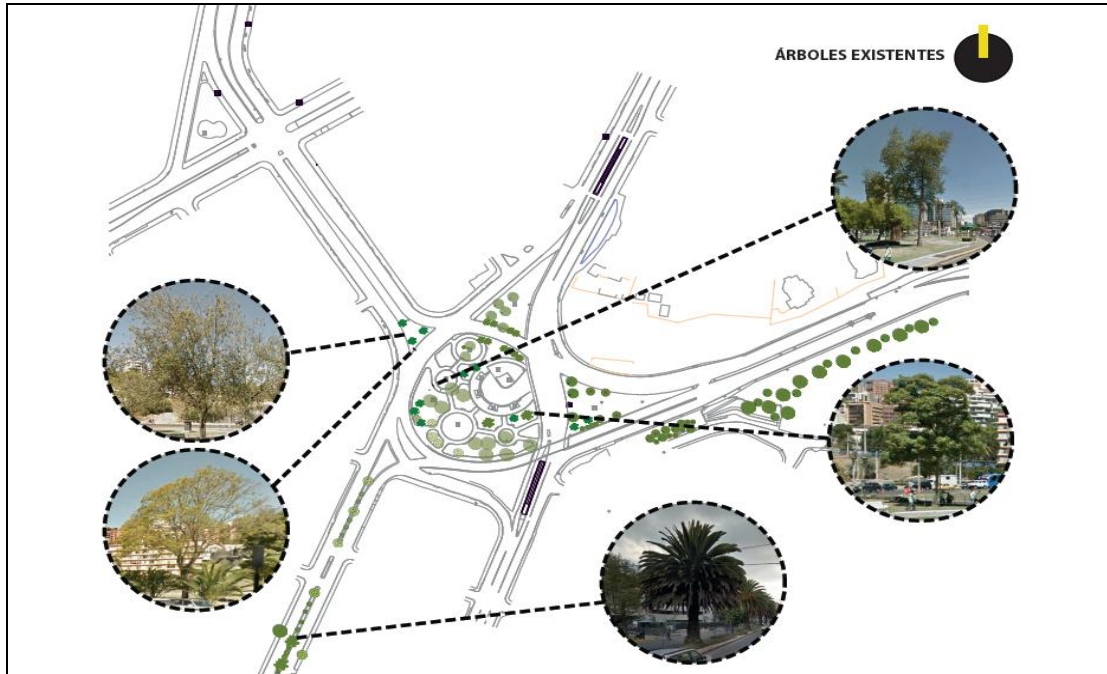
Una tercera estrategia está en la posibilidad, en vista de que la vía 6 de Diciembre así consta en la nomenclatura no tiene suficiente tráfico vehicular se puede integrar en plataforma única esta vía con la Plaza Argentina y una estrategia bastante astuta de pasar con una plataforma elevada, a la manera de un cobertizo o de un puente peatonal por debajo que pasa por encima del viaducto utilizando el gábilo con la finalidad de conectar la parte norte de la Plaza Argentina.

Una cuarta estrategia es utilizar nuevamente la pendiente proyectada de la rampa hacia la avenida Shyris y la proyección de la cubierta para hacer hacia la avenida Shyris un espacio de estancia y escultórico.

La sexta estrategia es conectar la isla norte de la avenida 6 de Diciembre que conecta con la Ecovía y finalmente mejorar los pasos peatonales entre esta isla y finalmente la parada de la Ecovía.

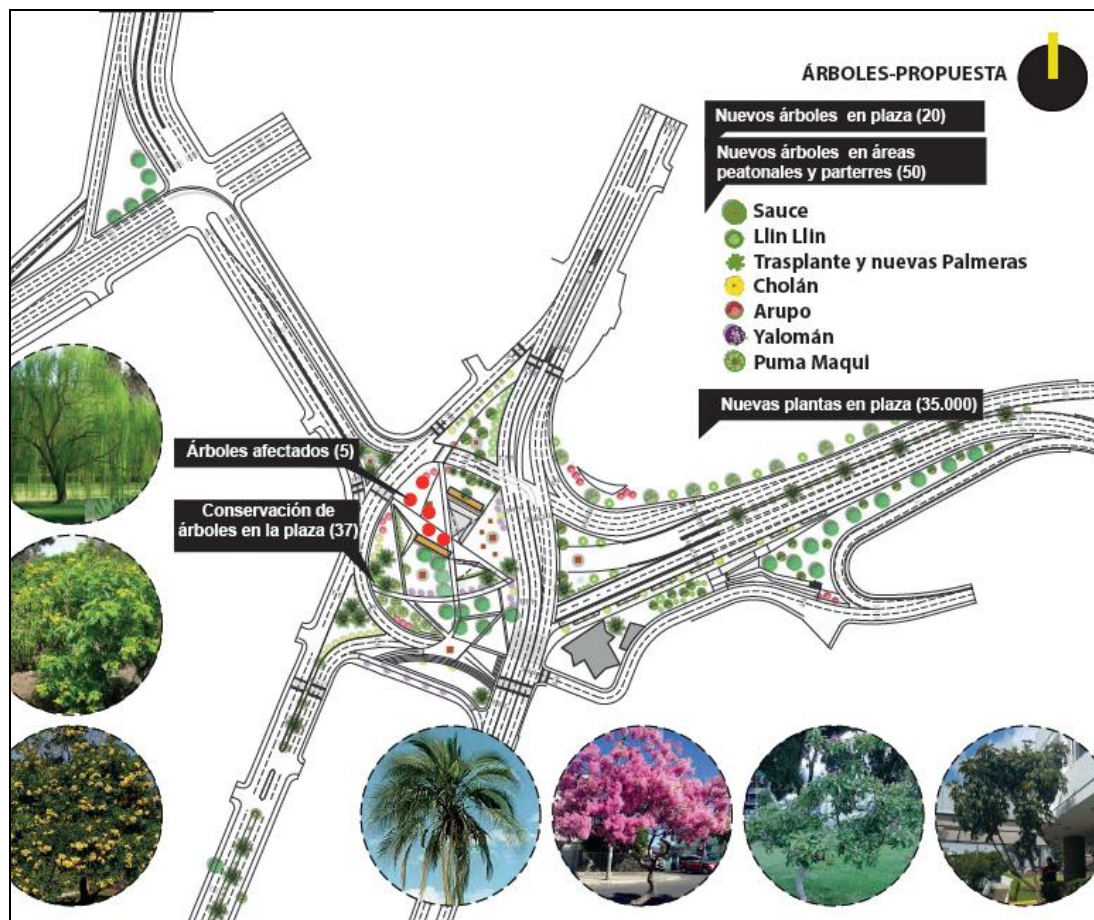
Veamos algunas características de la situación actual y de las propuestas en términos paisajísticos.

<b>Ingresa a la sala de sesiones la concejala Sra. Karen Sánchez, 13h53 (15 concejales)</b>
---



El inventario arbóreo registra 42 árboles y dentro de ellos tenemos árboles patrimoniales protegidos por una resolución de ambiente que se tratan de dos palmeras y son las palmas de la cera quiteña.

Adicionalmente existen palmas menores, sauces y platanos, en definitiva árboles que representan una masa arbórea vegetal, robusta y consolidada.

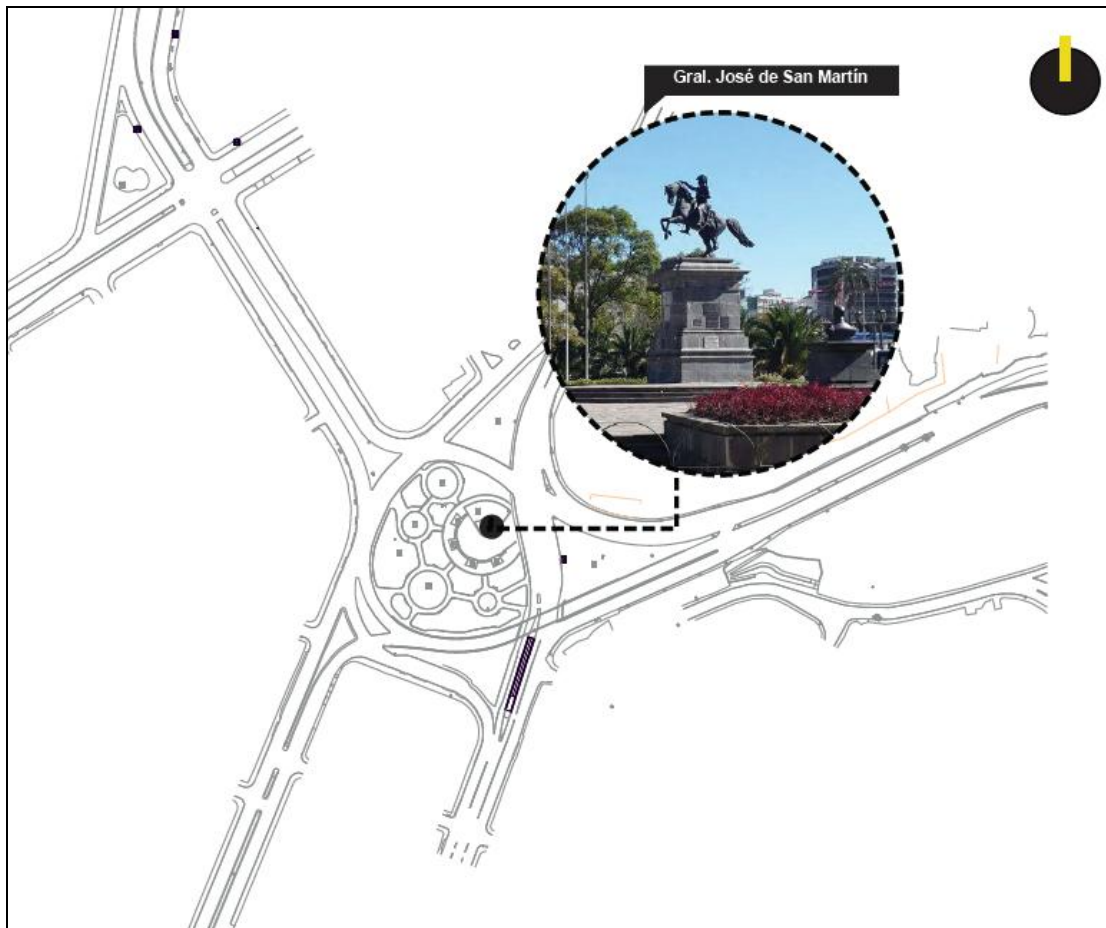


La propuesta lo que busca es incrementar en el núcleo central de la reformulación de este espacio público de 42 árboles estamos pasando a 62 árboles, nuestra propuesta es incorporar una paleta de 20 árboles más de especies nativas que comprenden sauces, llin llin, cholanes, arupos, yalomán y puma maquis, especies que en definitiva son nativas y adicionalmente aportan en colorido a la plaza.

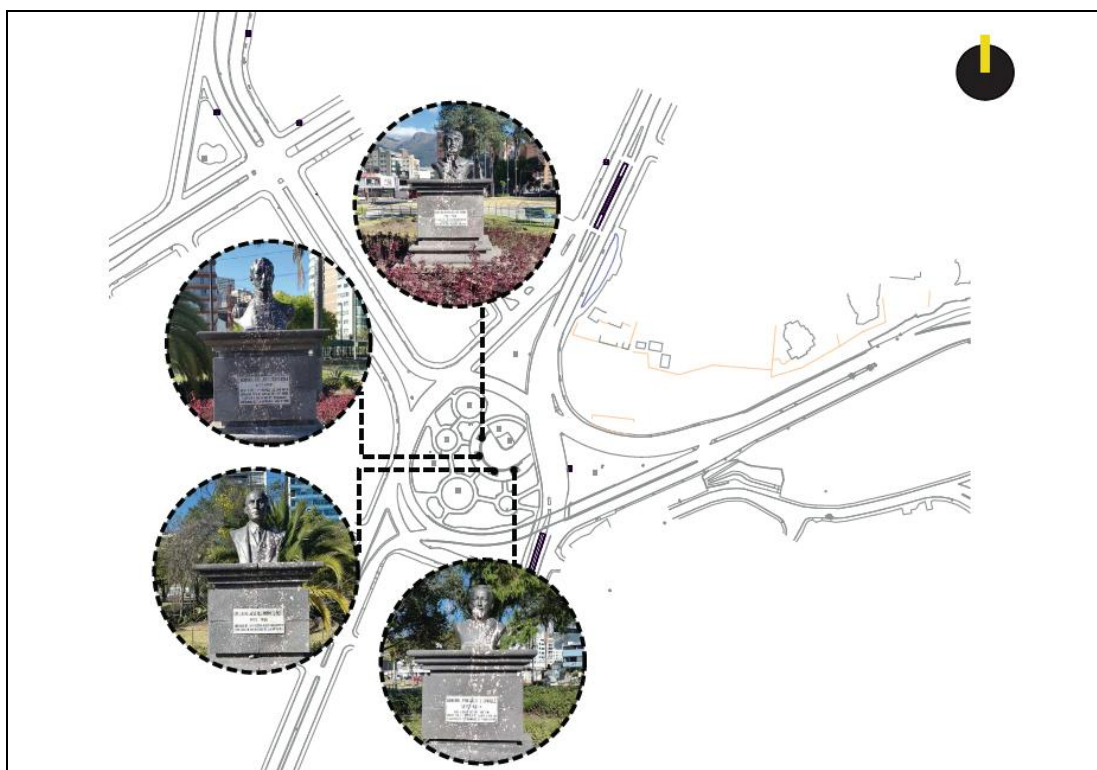
Adicionalmente, se incrementan a lo largo de las vertientes orientales, norte y sur 50 árboles más, nuevamente con esta gama, con esta paleta de árboles nativos, por lo tanto estamos pasando de 42 a un total de 62 en el espacio central y 50 nuevos



árboles, precautelando adicionalmente por la desaparición del viaducto elevado todas las palmeras y los árboles de los parterres centrales a lo largo de la avenida Diego de Almagro que suscitaron ardua preocupación por parte de los quiteños y los residentes del sector.

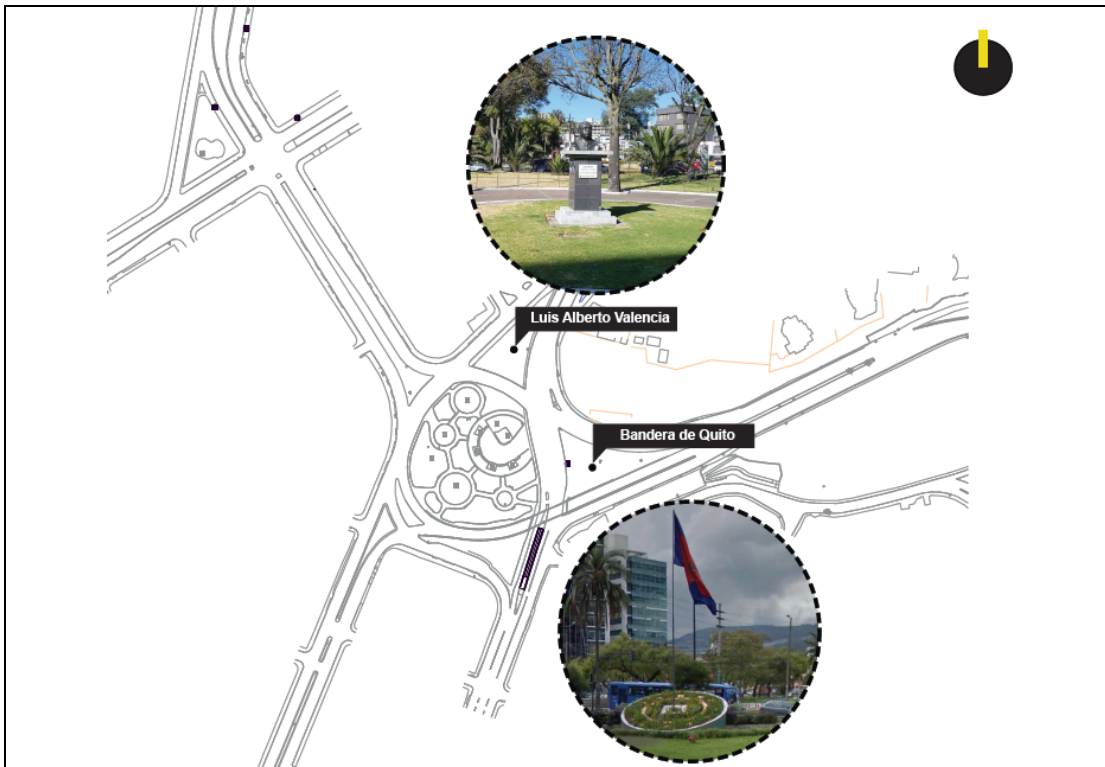
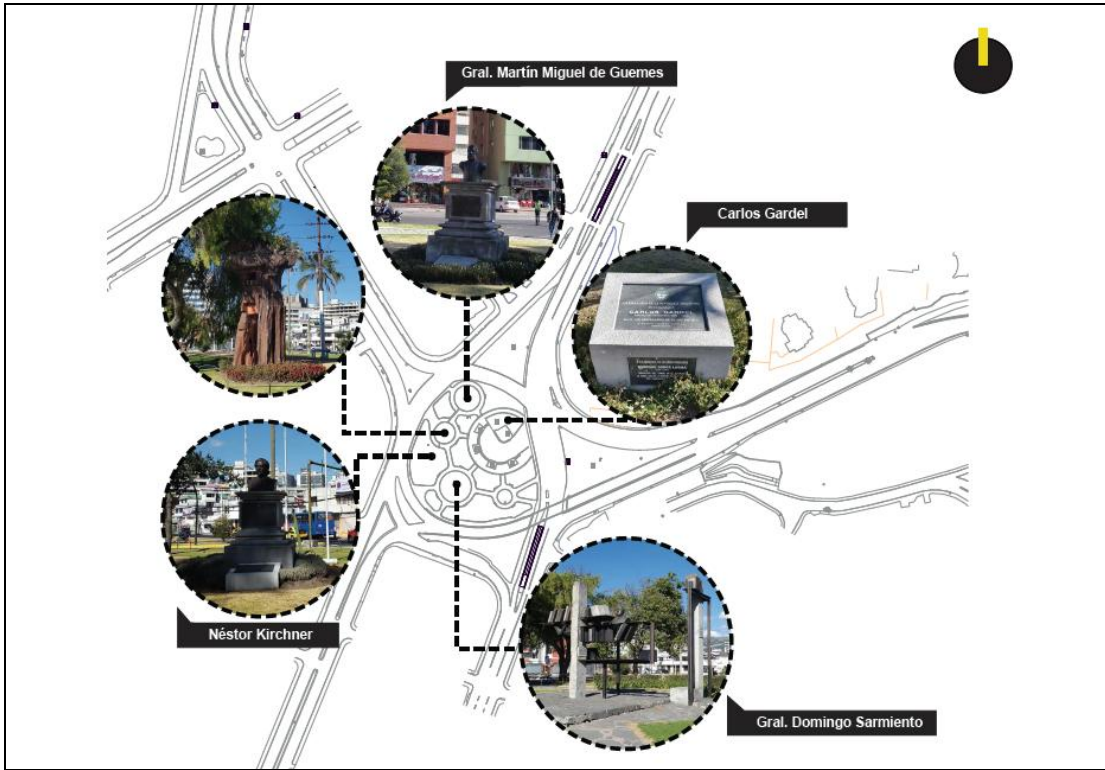


En cuanto a los monumentos existentes, igualmente hay un fino inventario de cada uno de los estatuarios, de los bustos, de los homenajes que están en esta plaza teniendo como partida el monumento ecuestre a José de San Martín, al líder libertario al cual se le rinde tributo poniéndole en valor, ya vamos a ver cómo. Pero igualmente, los Granaderos de Tarqui que acompañaron a San Martín también se los va a poner en valor.

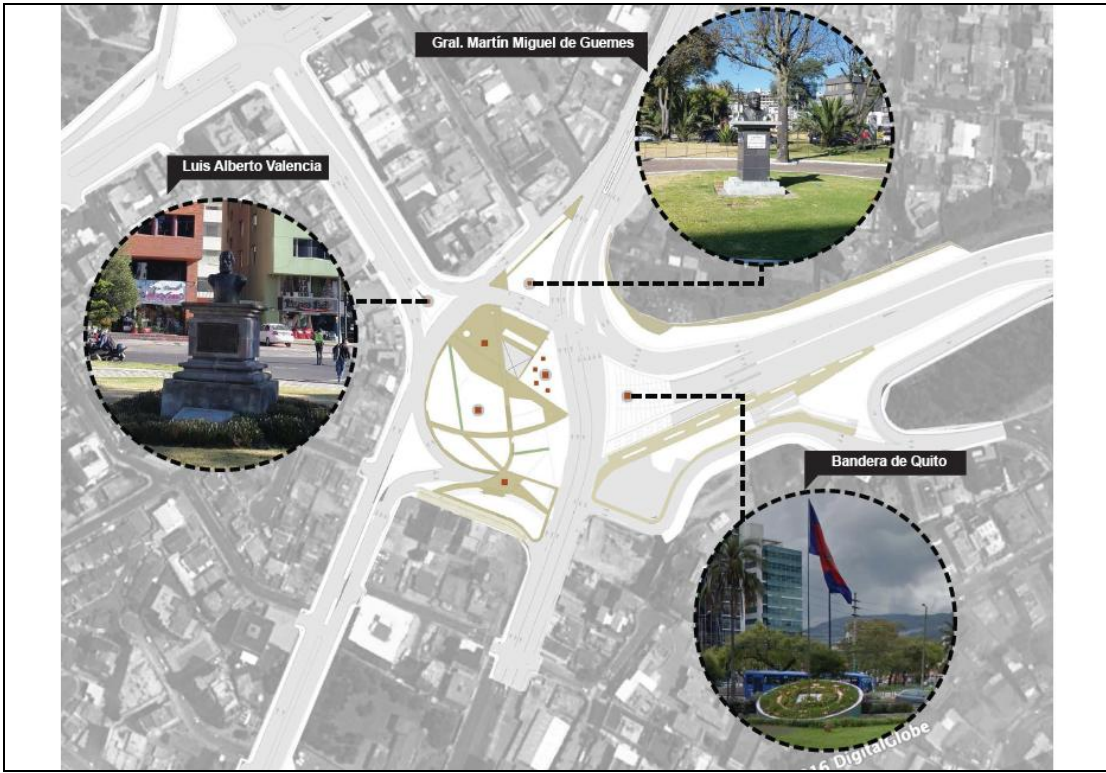


Igualmente, una escultura a Segundo Sarmiento, impulsor de reformas educativas en Argentina, Presidente de aquella nación; un monumento que tiene mucha valía estética y simbólica que actualmente nadie lo ve, así como un pedestal dedicado a Gardel que igualmente los quiteños no conocen que está ahí, precisamente porque está en una localización marginal y así mismo el tótem del árbol centenario que fue esculpido en los años 90 y así como esculturas de ilustres presidentes argentinos.

El Potolo Valencia que actualmente tiene un busto en una isleta marginal igualmente va a tener una puesta en valor en una localización frecuentada y evidentemente el estandarte quiteño que marca el ingreso a Quito, esta puerta de ingreso a la meseta superior va a tener una renovada imagen a través de un zócalo elevado que va a poner al estandarte en valor, en prestigio.



Por lo tanto ¿cuál es esta propuesta de relocalización? Les comentaba que hemos resuelto una integración de este sector que actualmente está aislado por el viaducto a través de una plaza elevada, en esta plaza elevada proponemos localizar la escultura de Domingo Sarmiento y les comentaba que igualmente el Potolo Valencia, que actualmente está aislado, va a tener rodeado de una estancia arbórea un espacio privilegiado donde los quiteños van a poder tener una proximidad con la efigie. Adicionalmente, se rinde tributo a los líderes argentinos como Miguel de San Martín, y lo que decíamos una renovada localización de la bandera de Quito como insignia de bienvenida de puerta de ingreso a la ciudad.





Domingo Sarmiento adquiere protagonismo en la plazoleta elevada peatonal que pasa sobre el viaducto, es una escultura de muy buena factura. Gardel se localiza en la 6 de Diciembre en la intersección de esta calle que sería Zona 30 plataforma única para que sea visible el compositor argentino, el tótem queda rodeado de la vegetación existente más los árboles que sembramos y el Presidente Kirchner, igualmente, queda situado cerca de San Martín en una explanada central.

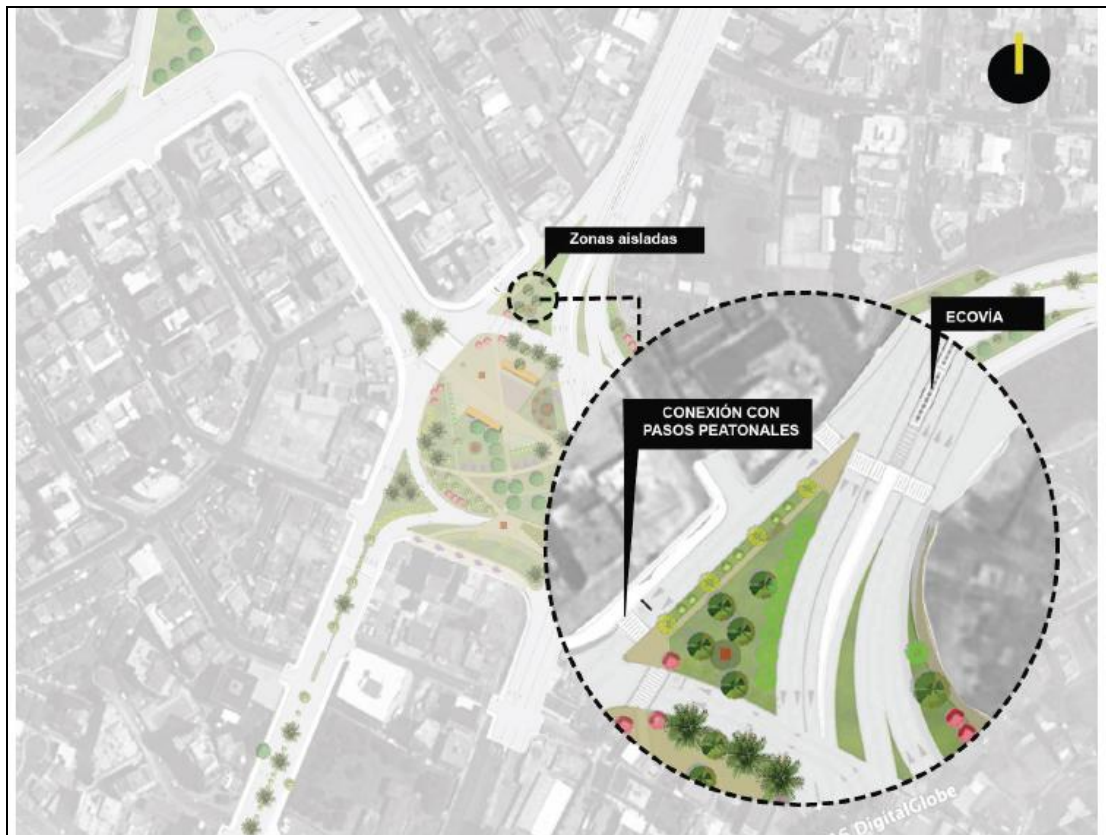


Hemos decidido continuar con los Granaderos de Tarqui rodeándole a San Martín, quien ocuparía un espacio central en los ejes visuales de las avenidas de Los Shyris, Interoceánica y 6 de Diciembre. Hemos localizado a San Martín precisamente donde está pero haciéndole tributo a través de una plataforma pétrea mineral que le permita poner en valor a una de las mejores esculturas ecuestres que tenemos.



En términos de paisaje y de integración urbanística, la Plaza Argentina adquiere una superficie de 2.5 veces más en metros cuadrados de lo que actualmente tiene. Actualmente la plaza tiene 8.020 metros cuadrados y pasamos a 17.500 metros cuadrados de áreas verdes. Lo conseguimos evidentemente integrando esta plataforma única, adicionando taludes, aceras e integración en plataforma única, acrecentando las áreas de sobre cubierta en los viaductos, integrando un talud elevado que a futuro será una puerta de conexión peatonal y bicicleta que quisiéramos proyectar hacia el sector del barrio Bolaños e incrementando estas plazuelas en los sectores donde estos espacios son aprovechables como lugares de convivencia.

De tal suerte que la descripción de la plaza es la siguiente:



Voy a describir los puntos críticos que habíamos señalado. La isla que va hacia la Ecovía se constituye en un corredor peatonal que permite... les ofrezco disculpas por esta omisión. La intención es, como les había mencionado, conectar de este a oeste a

través de un continuum peatonal pero igualmente lo vamos a realizar de norte a sur pasando por esta plazoleta elevada e integrándonos a través de recorridos peatonales que tienen como corazón de circulación las dos paradas que emergen de las dos paradas que Darío explicó donde se apostan los buses del transporte público que vienen desde la estación de transferencia de Cumbayá y esto es esencial porque había un claro reclamo de que esta plaza queda como un residuo del tráfico y pensamos que la oportunidad de combinar una parada de transporte público con la intermodalidad de la Ecovía y de las bicicletas le va a dar flujo, vida, frecuentación de ciudadanos para que esto no sea un desierto, para que efectivamente sea un espacio público recuperado.



Entonces, el circuito peatonal pasa evidentemente por la explanada donde están las dos estaciones que se conectan a través de escaleras mecánicas y de ascensores en la misma arquitectura de las nuevas paradas del trolebús que todos ustedes conocen, arquitectura rectangular de vidrio y finalmente pasan por una estación de Bici-Q que estará situada en esta isla bordeado por un corredor de vegetación que permita



integrarse a la Ecovía. En definitiva utilizamos los circuitos peatonales norte – sur y este – oeste para darle robustez y frecuentación a esta plaza.

Habiendo observado el partido general vamos a ver la isleta norte que es la que nos comunica a través de este sendero peatonal flanqueado de árboles a un robusto paso cebra y a la localización de la Ecovía; igualmente nos permite ingresar a la acera norte de la avenida 6 de Diciembre.

Hacia la avenida de Los Shyris se crea igualmente un amplio paso cebra, tres veces mayor al típico paso cebra que permite llegar a la estancia donde estaría el Potolo Valencia y adicionalmente al lado izquierdo y derecho llegar a las aceras norte y sur de la avenida de Los Shyris.

El paso elevado peatonal que le gana al viaducto que pasa por debajo recibe la escultura de Domingo Sarmiento coronando este sector sur de la plaza y generando un atrio a todas las fachadas y edificios de diez pisos que se están consolidando aquí. Evidentemente, hay recorridos peatonales que permiten atravesar y llegar al núcleo central de la plaza que se constituye en el punto referencial del tráfico peatonal y de la intermodalidad con tratamiento de José Martín, de alguna manera resguardando simbólicamente el ingreso a Quito pero igualmente generando una explanada de naturaleza cívica que conduce a los diferentes nodos de circulación vehicular.

Esto es lo mismo que habíamos dicho, la integración de la calzada, el estandarte quiteño que tendrá un zócalo mayorado que le permite ganar en prestancia y en altura constituyéndose en un elemento simbólico.

La plaza en su configuración propuesta y finalmente un render explicativo de la solución donde ustedes pueden ver la integración paisajística y urbanística; el incremento de la masa arbórea; la explanada cívica; los monumentos; las salidas de las estaciones intermodales que son subterráneas, es decir esto es importante, salen a superficie y aquí está la demostración de cómo se piensa aquellas bahías que Darío nos comentaba, está entrando a la ciudad el vehículo se acostará 180 metros de largo, lo cual permitiría tener, incluso un biarticulado si es que así se determina en los estudios, escalera mecánica; cobertizo con la misma arquitectura del trolebús; la explanada cívica que estaría coronada por la escultura de José de San Martín y las posibles comunicaciones.

Hemos incorporado para darle luz, ventilación y espíritu a esta importante parada de bus, dos taludes en pendiente que permiten hacer una cascada vegetal y que aportan, básicamente, frescura y aire a los usuarios en ambos lados de la plaza. Hasta la presentación de la naturaleza urbanística. Gracias.

**Salen de la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica; y, la Abg. Renata Salvador, 14h02 (13 concejales)**

**SEÑOR ALCALDE:** Muchas gracias, señor Secretario. Antes de iniciar con las preguntas de las señoras y de los señores concejales, pido al Administrador General que satisfaga la inquietud o pregunta planteada por el concejal Páez, respecto a los montos de la inversión.

**ECON. MIGUEL DÁVILA, ADMINISTRADOR GENERAL:** Sí, señor Alcalde, creo que se aclara mucho mejor si observamos un cuadro con cifras.

Estudios	\$ 2.561.619,52
Construcción	\$ 125.198.166,69
Equipamiento de peajes	\$ 2.882.809,74
Seguros	\$ 385.542,77
<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$ 131.028.138,72</b>
Operación durante la construcción	\$ 5.026.807,28
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 136.054.946,00</b>

Yo había hablado de 131 millones de dólares, los mismos que están conformados por el costo de estudios, construcción, equipamiento de peajes y seguros, es decir la construcción en sí mismo con todos sus adjuntos, 131 millones de dólares. Aparte de eso, en vista de que durante el período de construcción, los 28 meses de construcción de la obra hay que operar el proyecto y por lo tanto se generan costos de operación; se generan sueldos; se generan mantenimientos, entre otros aspectos, eso cuesta

cinco millones de dólares durante el período estimado de los 28 meses y llegamos así a la cifra de 136 millones, no hay diferencias ... perdón ... también generan ingresos, por supuesto y van para la construcción pero el neto es en negativo que hay cinco millones de dólares. Hablábamos, señor concejal, que hay un flujo de caja negativo en el proyecto al inicio, es eso.

**SEÑOR ALCALDE:** Gracias señor Administrador. Concejala Benítez.

**CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ:** Primero, me parece importante que se haya recogido las voces de la ciudadanía pero también un proyecto que existía por parte de la Secretaría de Movilidad anterior, en este caso de nuestro compañero Carlos Páez, hoy concejal; me parece que eso hay que resaltar. Otro de los temas que me parece importante, ahora que nos acompaña gran parte de la ciudadanía, decir que como concejales de País siempre hemos velado por el interés público que me parece importante; por la posibilidad de construir política pública; por reconocer, valorar y promover el tema del transporte público; el tema de la movilidad alternativa; el tema de la importancia que tiene la ciudadanía, obviamente el peatón que han sido inclusive aportes desde los concejales de País a los diferentes proyectos que se han presentado en esta administración.

Yo quiero mocionar que el Alcalde solicite a Contraloría se haga un examen especial con relación a este contrato, hoy nos están presentando un nuevo estudio, un nuevo proyecto, por lo tanto se entiende que debe existir un nuevo estudio, este estudio requiere igual unos costos, eso por un lado; por otro hay unas competencias definidas en el contrato que no son responsabilidad de la Secretaría de Movilidad o del municipio como señalar la garantía frente a un cambio del dólar, por ejemplo, a unas tasas tributarias, etc., y otra de las cosas fundamentales y preocupantes del contrato es que se pone un candado para treinta años a nuevas alcaldías, es decir aproximadamente a siete alcaldías sobre la imposibilidad o como decía el consultor tal vez no imposibilidad de construir nuevas vías pero sí le condena a que el municipio pueda recompensar a la empresa china por el tema de afectación en la recaudación del peaje por estos temas, insisto y mociono, ojalá exista el apoyo de los concejales y de las concejalas para pedir que el Alcalde solicite a Contraloría este examen especial sobre este contrato.

**SEÑOR ALCALDE:** Disculpe que le interrumpa, señora concejala, ese examen especial ya ha sido solicitado por parte del Gerente General...

**CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ:** ¡Qué bueno! Sólo sería importante, Alcalde, perdón...

**SEÑOR ALCALDE:** Perdón, solamente termino lo que estaba diciendo, el examen especial a Contraloría General del Estado ha sido solicitado hace algunas semanas atrás por parte del Gerente General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas...

**CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ:** Sería bueno que nos dé una copia de esa solicitud...

**SEÑOR ALCALDE:** Con mucho gusto.

**CONCEJALA MSc. SOLEDAD BENÍTEZ:** Sería importante que nos dé una copia de esa solicitud y siguiendo con algunas observaciones sobre el proyecto, yo quiero observar algunas situaciones como por ejemplo en la sesión del 24 de febrero de 2016, el Gerente General de la EPMMOP expuso que entre las otras obras que tendría que hacer la empresa está la obra del acceso de Nayón – Tanda, esto se encuentra en la página 99 del acta de la sesión del Concejo de esta fecha, entonces parte de los compromisos o parte de los antecedentes para la firma de este contrato y si uno revisa todo el contrato este acceso no consta. Sí es importante, pese a que nos han dado hoy la información y el administrador ha expuesto los costos si hay una utilidad vale decir a los treinta años, obviamente, pero si es una utilidad neta que le queda aproximadamente de 370 millones de dólares a la empresa, por lo tanto sería importante conocer cuáles son los costos indirectos o el detalle de los costos indirectos.

<b>Ingresa a la sala de sesiones el concejal Abg. Sergio Garnica, 14h06 (14 concejales)</b>
---

Insistir, en la página 7 del análisis económico financiero se definen actividades que no están tomadas en cuenta para la firma del contrato, como por ejemplo la estabilización y revestimiento de taludes y laderas, eso no consta en el contrato y si está planteado en el análisis económico en la página siete.

El contrato en las cláusulas 8.1.1.1 acciones u omisiones de la EPMMOP es lo que se había anotado pero en el literal b) dice reduzcan las tasas de peaje; modifiquen los períodos de aplicación de las tasas de peaje o exonere de cualquier manera eliminen

el pago de las tasas de peaje a los usuarios, situación que se contraponen, además que aquí dice compensar en el artículo 8.1.1.1 es la compensación por estas obras que se harían y que habría una reducción del peaje a la empresa, pero por otro lado se contradice a la Ordenanza No. 103 porque en alguno de los artículos de la ordenanza estamos planteando la exoneración hacia empresas públicas, por ejemplo, ambulancias, etc., entonces se está haciendo una exoneración en esta ordenanza y en el contrato en esta cláusula se está señalando lo contrario.

Se especifique como la EPMMOP además garantizará que se cumplan las cláusulas 8.1.1.6 que es el cambio de moneda del curso del Ecuador; la 8.1.1.7 cualquier modificación tributaria; el 8.1.1.8 modificación y reajuste de la ley aplicable. Se explique como la EPMMOP no podrá hacer otra vía de acceso al sector centro, aunque ya nos explicaba que no es la prohibición de hacer otras vías pero, insisto, es la compensación a la empresa china.

Que nos informen si se ha tomado en cuenta para la construcción de la denominada solución, el oficio y las recomendaciones que hacía el Secretario de Movilidad, aunque hoy como digo es un nuevo proyecto, tal vez esto ya no calce en esta observación. Se dé a conocer las intervenciones de infraestructura vial definidas como estrategias dentro de la planificación de movilidad del Distrito Metropolitano de Quito. Se nos dé a conocer también los estudios de pre factibilidad que determinen que este proyecto es económicamente el más adecuado para el municipio. Se nos expliquen los criterios técnicos y sociales para establecer que este proyecto es prioritario e improrrogable, de acuerdo al informe 136-GC del 4 de marzo de 2016 emitido por la gerencia comercial de la EPMMOP y se informe aunque igual el tema de las vías, de las paradas pero, insisto, en esta mañana nos han presentado un nuevo proyecto, esto no había en el proyecto anterior por lo tanto, tal vez si este proyecto ya está validado las otras preguntas ya no tendrían sentido. Muchas gracias.

<b>Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 14h08 (13 concejales)</b>
--

**SEÑOR ALCALDE:** En pocos minutos recibirán ustedes la copia de la solicitud de examen especial realizada el pasado 26 de julio, por parte de la EPMMOP, es un ejercicio de transparencia que nuestra administración tuvo la iniciativa de realizar desde hace algunas semanas atrás. Concejal Páez.

**CONCEJAL ING. CARLOS PÁEZ:** Quiero comenzar, Alcalde, señalando que el respeto al uso de la palabra nos compete a todos no solamente a los concejales sino también a usted, y a mí me parece que es legítima su aclaración una vez que los concejales terminemos de hacer un ejercicio que nos corresponde de utilizar la palabra.

En segundo lugar, yo quiero rescatar lo que aquí ha acontecido a diferencia de lo que ha existido voces de descalificación a las observaciones y a las críticas que se ha hecho respecto a este proyecto. Usted mismo Alcalde, ha dicho que es un minúsculo grupo de ex funcionarios que boicotean la tarea municipal, por supuesto, yo no me siento aludido; porque no soy parte de ningún minúsculo grupo y peor me ha alentado la posibilidad de boicotear la gestión municipal, por el contrario desde cuando se discutió la Ordenanza No. 103, en primer debate, hicimos una observación básica que ahora 5 o 6 meses después encontramos que está siendo canalizada y eso, Alcalde, porque creo que el reclamo de la ciudadanía que se ha parado todos los jueves a decir que este despropósito urbano que estaba siendo proyectado por la empresa china y aprobado por la EPMMOP no tenía sentido, y que lo que correspondía es hacer un análisis más pausado, una visión integral que tenga como prioridad el transporte público; el espacio público; la jerarquía en el uso del espacio público empezando por los peatones; y, me parece que lo que aquí se ha planteado es un cambio significativo respecto a aquello que fue publicitado como solución vial y que ahora se muestra de que no ha sido tal, por tanto, ojalá, en el análisis que haga la Contraloría encuentre quien es el responsable de los renders y de las pancartas que gastaron dinero municipal en una cuestión que no tenía sentido y que ahora los propios funcionarios de la municipalidad están dando la razón a quienes estábamos cuestionando ese tipo de análisis.

Entonces, lejos de demonizar, de adjetivar la protesta ciudadana, a mí me parece que hay que entender que eso tiene un origen legítimo y que, como en este caso, ha sido fuente que nutre el desarrollo de una inversión estratégica para la ciudad que lamentablemente no fue atendida así en su origen.

Desde febrero de este año, mediante oficio 058, le he pedido al Secretario de Movilidad que tenga la bondad de comunicarme como está el proyecto de transporte y hemos tenido que esperar a esta sesión, no siquiera al compromiso que se adquirió de entregarnos con anticipación la información que era cabal sino en esta sesión hemos tenido la posibilidad de conocer qué es lo que se está haciendo. En febrero le

he pedido al Secretario de Movilidad y bueno más vale tarde, que nunca; aunque me parece que nos hubiéramos podido ahorrar muchas cosas si efectivamente se hubiera caminado en esta dirección.

Yo tengo algunas observaciones respecto a lo que estamos discutiendo y a lo que se ha firmado como contrato. Entre la multitudinaria información que nos entrega la EPMMOP de manera descomedida frente a la ciudadanía hay que decirlo, está un capítulo, unas cajas que tienen información precontractual, ahí por ejemplo se presenta el informe económico al que todos tenemos acceso, ese informe económico solamente para revisar sobre qué base se han suscrito estos acuerdos, es el anexo del memorándum No. 178-GC de 10 de diciembre de 2015; ese informe económico que se plantea como sustento para la suscripción de este contrato en la página tres, y les invito a los colegas para que ayuden a revisar, habla de un período de construcción de tres años, cuando acá lo que se firma es 28 meses; habla de un costo de 129,8 millones, cuando lo que aquí se dice 131 millones y en realidad son 136 millones; habla de una concesión de 25 años cuando lo que se firmó es una concesión de 30 años; para un análisis financiero si el tiempo de construcción; el tiempo de concesión y el costo no son elementos sustanciales, es decir estamos hablando de una situación absolutamente desprolija porque condujeron a la suscripción del contrato sobre un proyecto que no es el que se firmó y no es el que, eventualmente, se va a terminar haciendo.

Por tanto, los cambios que se introducen, insisto fruto de la crítica constructiva que hemos realizado como concejales; fruto de la observación valiente y con entereza que ha hecho la comunidad, esos cambios significativos no son problema ni de renders ni de dibujos, requieren de análisis detallados no siquiera del tema de la ingeniería y la arquitectura, sino de una visión integral de que es lo que se está pretendiendo conseguir.

Yo veo con buenos ojos que aquí hay mayores sensibilidades de lo que se nos ha presentado, bien distinto de lo que la EPMMOP ilegalmente dio paso suscribiendo el contrato con la empresa china, y digo ilegalmente porque la Ordenanza No. 103 aprobada el 4 de marzo, un mes antes de que se firme el contrato establece la prioridad del transporte público y que, ahora, recién lo estamos viendo y cuando se firmó el contrato se hizo sobre la una base ilegal, porque tengo también una carta del Gerente de la EPMMOP, del Gerente Subrogante, señor Fausto Cordovéz Tejada, fechada el 21 de marzo que frente a nuestro requerimiento dice el análisis técnico y

económico efectuado por la propuesta inicial presentada por la empresa pública china China Road and Bridge Corporation – CRBC, 15 de octubre de 2015, no determina la prioridad de la intervención en el proyecto considerando un transporte público, en razón de que la oferta se presentó con mucha antelación a que se apruebe la ordenanza.

La EPMMOP estaba advertida de que la propuesta presentada por la empresa china, era ilegal en tanto incumplía lo que reza la ordenanza, a la fecha de esta carta, la ordenanza estaba vigente y no se diga la fecha de suscripción del contrato, a mí me parece que ahí hay problemas que muestran un claro apresuramiento en la toma de decisiones, me parece además que es una situación complicada porque la EPMMOP, que es una entidad ejecutora, no ha hecho caso de la recomendación técnica ¿no sé si desde la Secretaría o de sus técnicos? pero no ha hecho caso sobre eso.

El 10 de marzo, hay una carta suscrita por el Secretario de Movilidad, sumillada por algunos de los técnicos; en donde claramente dicen que el transporte público es la alternativa inequívocamente y pese a ello, la EPMMOP se equivocó y dio paso a una alternativa que no solamente que es ilegal, como lo acabo de mencionar, riñe con los criterios técnicos de la Secretaría de Movilidad y ha sido absolutamente insensible frente a los reclamos de la ciudadanía que no entendía el sentido de esto y que ahora varios meses después, varias semanas después todos coincidimos en que por ahí es el camino a transitar.

Alcalde, en homenaje al tiempo, yo no quiero insistir en esto pero si evidenciar claramente que este es un proyecto erróneamente concebido, el proyecto que se nos estaba queriendo implementar o construir era un proyecto erróneamente concebido, ilegal y anti técnico; mal planificado y parcialmente estudiado porque no implicaba la integralidad de esta problemática. Insensiblemente presentado a la ciudadanía, particularmente a los habitantes, a los vecinos del barrio Bolaños y del sector de La Almagro, por eso ese proyecto estaba muy lejos de lo vendido como solución y la Contraloría ojalá tenga la prolijidad de verificar quien es el responsable de ese gasto que es un gasto desperdiciado porque esos renders y esas pancartas no sirven y alguien tendrá que ser ejecutado.

**Ingresan a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín; y, la concejala Abg. Renata Salvador, 14h19 (15 concejales)**



Es su responsabilidad, Alcalde, también más allá de la Contraloría, ubicar a los responsables, disponer que se rectifique y de tal manera que podamos emprender un proyecto que tenga un impacto positivo. Yo creo que esta coyuntura ha sido pedagógica para todos, el anuncio publicitario, el marketing político no puede estar por sobre una planificación técnica.

El criterio de la ciudadanía no es ganas de boicotear, es su legítimo derecho a que sea explicada de cómo serán invertidos los fondos públicos, por eso Alcalde quedamos pendientes de que se nos entregue, porque estos renders están bien, dan cuenta de un concepto pero para que el concepto, efectivamente, pueda ser validado es necesario que tengamos acceso a los estudios definitivos, a los análisis técnicos, financieros y económicos de esta operación ¿cuánto influencia esto en el costo? ¿Quién se beneficia de los ahorros, si es que hay? ¿Quién se carga con los costos adicionales? Toda la intervención urbanística es parte de este proyecto, quizás no con la empresa china pero por ordenanza la prioridad del gasto es para ello y por tanto, yo no sé si alcance en las condiciones que está planteado la repartición del peaje. Prioridad, quiere decir antes de, si lo que va hacer la empresa china no es prioritario para el transporte público, tendrá que privilegiarse el gasto para construir y poder ejecutar aquellas obras que están planteadas ahora como novedad por parte de los funcionarios de la alcaldía.

Insisto, Alcalde, quedamos a la espera de la información sobre este proyecto, no de las diez cajas que se nos dieron de manera descomedida; de la información sobre este proyecto, de tal manera de tener elementos de juicio y poder construir una argumentación sólida y fundamentada para poder seguir contribuyendo crítica pero propositivamente a la construcción de nuestra ciudad.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Hermosa.

**CONCEJALA ING. ANABEL HERMOSA:** Gracias Alcalde, por supuesto los proyectos de Quito cuando obedezcan a una planificación integral, Alcalde, y lo que ha pasado en este día es lo que está ocurriendo en otros proyectos, no solamente en este y hemos venido exigiendo temas de planificación que corresponda a la municipalidad presentar un plan de gestión integral de movilidad para todo el distrito ¿qué es lo que se quiere hacer? Y lógicamente hoy se ha presentado un proyecto totalmente distinto al que fue presentado hace cinco meses y quisiera dejar

evidencia, Alcalde, de lo que estamos diciendo, sólo con algunas fechas para recordar: el 26 de febrero se presentó ante el directorio de la EPMMOP un memorándum de entendimiento, en ese documento ya habíamos mencionado porque estaba en curso ya la ordenanza con respecto a las tarifas del túnel Guayasamín, luego se va a firmar o a autorizar al Gerente de la EPMMOP para que firme el proyecto de alianza estratégica público privada, se considere en los informes de factibilidad, técnica, económica y financiera, justamente, el tema tarifario que iba a ser ya aprobado por el municipio.

El 15 de marzo se autoriza el proyecto de alianza estratégica público privada; el 16 de marzo recién la EPMMOP emite los informes económicos financieros que no concuerdan con el proyecto que fue presentado para la firma del proyecto de alianza estratégica; y, el contrato se suscribe el 4 de abril con un proyecto que no concordaba ni con los informes que ya lo mencionó el concejal Páez.

Los análisis técnicos, económicos y financieros de alguna manera para los que hemos estado en el tema de proyectos, justamente, obedecen a una propuesta técnica, a unas políticas; unos lineamientos generales de lo que será la movilidad y la viabilidad, lamentablemente cuando se presenta el proyecto y tengo transcrito lo que se mencionó en el directorio de la EPMMOP, cuando se aprobó este proyecto, se dijo que era una solución vial que no era un tema de transporte ni de movilidad; en muchas ocasiones tanto el Presidente como el señor Gerente de EPMMOP dicen que este es un proyecto de ingeniería civil y de infraestructura y que por tanto el tema de movilidad, eso no le competía y que le competía a la Secretaría de Movilidad.

Yo me permití indicar que la vialidad es un instrumento para la movilidad y constaba en el proyecto ¿transporte público? No constaba en el proyecto el transporte y le dije que era una ilegalidad lo que se estaba firmando porque no cumplía la Ordenanza No. 103, que en su primer artículo menciona que las tarifas deben ir a priorizar los servicios de transporte público, en ninguna página constaba transporte público, desde ahí ya se cometió una ilegalidad e incumplimiento de la ordenanza que dos semanas atrás se había aprobado aquí en el Concejo Metropolitano.

Otro tema, que si nos causó preocupación y lo dije aquí cuando se presentó el proyecto fue el aporte de los trece millones quinientos mil de la EPMMOP que únicamente nos presentan un cronograma de aportes económicos que no sabemos

todavía a que van destinados; y solicité se transparenten otros costos que están también en el proyecto y que seguramente saldrán del presupuesto municipal, me refiero a los taludes; me refiero a las expropiaciones; y tal vez a los traslados de los vecinos del barrio Bolaños, y que aquí no se evidencia ¿Dónde están esas inversiones que seguramente tendrá que hacer el Municipio de Quito, ¿quién las va a pagar? ¿Dónde está el presupuesto? Todavía no tenemos esa información, Alcalde, que se nos la haga llegar.

En la Ordenanza No. 103, justamente, se priorizaba el transporte público ahora vemos que, han trabajado día y noche a todas las secretarías a los cinco meses luego de haber firmado el contrato, ahora si aparece transporte público y aparece también en algún momento que lo dijimos ¿dónde están las estaciones de transferencia? Justamente en el sector de la Plaza Argentina y en Cumbayá; y, las estaciones también de integración en el sector de Cumbayá se entendería que también ahí habrá expropiaciones y si los carriles también tendrán aceleración y desaceleración, todavía esos detalles no han sido presentados.

Pero más allá de todas las explicaciones que se han dado y toda la documentación que hoy, ustedes han sido testigos que se nos han puesto en nuestros escritorios, vuelvo a insistir que evidenció una falta de planificación integral. Hace cinco meses dijimos que ¿Dónde estaban las alternativas para los peatones? ¿Qué donde estaban las alternativas de integración para nodos alternativos? Como la Bici-Q, no existían en ese entonces, pero es una mala práctica que yo personalmente rechazo Alcalde. La administración de la ciudad le corresponde a usted y a su equipo y usted definirá los proyectos en los que se invierte dinero público, pero esta definición debe obedecer a satisfacer las necesidades de las grandes mayorías, del 75% que utiliza ese transporte público; y, lamentablemente la práctica es se firman los contratos con unos estudios previos que no obedecen a ninguna integralidad y si es que la ciudadanía reclama pues analicemos bien.

Aquí mismo nos dicen que luego de haber firmado el contrato el 4 de julio, recién el 28 de julio se conversa con el Colegio de Arquitectos para socializar ¿qué? digo yo, si ya está un contrato firmado; para socializar con los vecinos del barrio Bolaños que se enteran que hay un proyecto cuando están las máquinas moviéndose en los alrededores de dicho barrio. A socializar ¿qué? Alcalde, ¿se preguntó a los ciudadanos antes de firmar ese contrato? ¿O se construyó con la ciudadanía, con la academia? ¿Se construyó con ustedes, compañeros, el proyecto? ¿Se construyó el

proyecto con los ciudadanos, me pregunto yo? Cuando hace unas semanas estuvimos con los vecinos del barrio Bolaños y no habían conocido el proyecto y nos indicaron que la socialización de este proyecto, después de cuatro meses firmado el contrato consistía en gente de la EPMMOP que llegó a su casa a decirles del proyecto pero no se les consultó ¿qué pasaba con su hábitat? ¿Si es que iban a ser desalojados? ¿Se les va a sacar de sus casas?

Un barrio desde 1928, donde la gente ahí sobrevive de la propia agricultura que tienen en la zona, uno de los vecinos nos comentaba y nos decía si a mí me van a reubicar y me van a meter en un departamento de 54 metros y si me voy allá a vivir ¿qué voy a comer?, si yo sobrevivo de aquí de mi granja, de mi agricultura ¿por qué no se preguntó a los ciudadanos? O se les da una solución, Alcalde; simplemente se les dice que por ahí va el puente y que algunos tendrán que ser relocalizados y ¿qué pasa con el hábitat de esas 400 o 500 personas que viven ahí? ¿Por qué no se les preguntó?

Ese tipo de socialización me parece que no es la correcta, somos convencidos de que la ciudad debe construirse con la opinión de todos y no minimizar Alcalde, a mí también me dolió cuando les dijo a los vecinos que son pequeños grupos asociados a la vieja administración. Es la voz de los ciudadanos que no están de acuerdo porque no se les ha consultado, no solamente en este caso, en el tema de los Quito Cables también y en el tema del próximo tranvía que lo quieren hacer, sería bueno Alcalde que antes de que se firme ese contrato y por su expresión, Alcalde, parece que no conoce usted lo que pasa en el directorio de la EPMMOP, también pidieron autorización para hacer unos estudios preliminares de tranvía en el Labrador – Carapungo; yo digo que los hagan y den a conocer a la ciudadanía cuáles son las alternativas, las afectaciones para que antes de que firmen contratos se pueda contar con la opinión de la Academia, de los ciudadanos, de todos quienes construimos Quito y no se tome decisiones apresuradas e improvisadas y se firmen contratos tan a la ligera, me parece a mí Alcalde.

Sin embargo de estas socializaciones, de que digo son extemporáneas porque hay un contrato firmado y lo más preocupante es que ahora tenemos otro proyecto, sería importante conocer y pido Alcalde que si este nuevo proyecto que se está presentando ahora a la ciudadanía cuenta ya con algún documento suscrito o firmado con la empresa china ¿aceptó la empresa todos estos cambios? ¿Cuál es la afectación en la factibilidad técnica – económica – financiera? ¿Cuál es la afectación?

Si ahora el nuevo flujo de transporte público ¿cómo va a afectar a la viabilidad del proyecto? Son temas que nos quedan al aire cuando hoy se presenta un nuevo proyecto. Eso quisiéramos saber Alcalde, cómo está la negociación con el nuevo consorcio, viendo que ya hay un contrato firmado desde hace cinco meses.

La otra preocupación es relativa a la tarifa, hay una tarifa que se propone de 0.80 en 28 meses; en tres años sube a un dólar; en cuatro años sube a 1.40; en cinco a 1.70 y después de doce años a 1.90; y aquí el señor Administrador hace un cotejamiento con un índice inflacionario, que me parece que no es el correcto, caso contrario la tarifa que seguramente fue aprobada de 0.40 desde hace diez años, tendría que haber hecho el cálculo de la inflación y acumularla, me parece que esos análisis tampoco son los correctos, la tarifa debe estar suspendida en el túnel Guayasamín desde hace más de 10 años, 0.40 y no es que ha subido, sino a raíz del proyecto es que se planifica una factibilidad financiera en función del incremento de una tarifa que la pagan los ciudadanos de Quito. Entonces, se está tomando en consideración un factor, una tasa inflacionaria, cuando seguramente ese no ha sido uno de los análisis que se ha manejado ni se maneja en otros proyectos similares.

El otro punto que también nos causó un poco de preocupación es en el sentido del plazo fijo que tiene este contrato y que también se le otorga al consorcio chino la realización de diseños y hasta un detalle de ingeniería a detalle; con este nuevo proyecto me preocupa los tiempos y en muchas de las partes del contrato más me parece que estaríamos beneficiando a la empresa más que defendiendo los intereses de los ciudadanos. Tanto en las tarifas como en tiempos y otras consideraciones.

Yo si quisiera, Alcalde, ser la voz de los, y si me permiten, vecinos del barrio Bolaños, exijo yo Alcalde, como Concejala de Quito que se presente de inmediata explicación, no solamente a los vecinos del barrio Bolaños sino a toda la ciudadanía, cuál es la solución que se les va a dar. Hemos hablado aquí del parque y como dicen los vecinos y colegas que en el papel se ve hasta simpático pero hay gente que está viviendo ahí, en el barrio Bolaños y que aquí no veo que se ha dado una explicación. Exigimos, Alcalde, que se dé una solución para los vecinos que están preocupados por realmente saber cuál será su situación y que se respete su hábitat; que se respete al ser humano más allá de estos proyectos viales. Así sea una persona debe ser escuchada, debe ser atendida y se le debe dar una solución, no son pocos, son 400

personas las que viven en ese sector y así sea una, se merece todo el respeto y la consideración de las autoridades.

Con esto, Alcalde, yo finalizo mi intervención exigiendo nuevamente una planificación integral, ahora al menos ya vemos una modelación para ver qué pasa en el sector de la Shyris, sector de La Almagro, cual es la integración con los corredores que es lo que habíamos solicitado, pero no me deja de preocupar que va a suceder con un contrato ya firmado y cuáles serán las implicaciones y los costos que de pronto el Municipio de Quito con el dinero del pueblo quiteño va a tener que asumir eso, quisiéramos, que se nos explique Alcalde. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Albán.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** Algunas cosas que voy a decir provocarán gritos, y le pido que ejecute lo que acaba de decir, por favor Alcalde. Me parece que la principal preocupación que han expresado los ciudadanos es el eventual incremento de la movilidad; el incremento del tráfico vehicular particular que se va a producir en esta zona por la nueva infraestructura construida y por eso, me parece que el pedido que se hizo es que se presenten los impactos y los estudios de movilidad de cómo esto puede provocar o traer, solamente pensemos en que se eliminan los contraflujos, con este proyecto se eliminan los contraflujos, y eso supondrá algunos miles de carros que ya no irán por otras vías, ni por la Granados ni por la de Guápulo, de tal manera que solamente ahí hay un incremento importante de la movilidad que debe ser sopesado; y, obviamente si eso se complica con un diseño, por decir, poco apropiado de la Plaza Argentina, el asunto era de real preocupación.

Yo le quiero decir Alcalde, que a veces no se escucha suficientemente, yo no participó en el directorio con voz y voto pero voy con voz, a decir mi voz, y he señalado y señalé cuando se discutían los convenios que se considere, que se elimine, que se piense en eliminar ese paso elevado sobre la Plaza Argentina y conté como antecedente para los que no conocían o no recordaban que ese proyecto fue presentado hace muchos años por una iniciativa de Paco Moncayo, que provocó un enorme rechazo ciudadano y que eso iba a volver a pasar, lo dije antes de que se firme el convenio definitivo, en reunión del directorio, como efectivamente se tenía previsto en el contrato que la primera fase se dedique tiempo al diseño definitivo de la Plaza Argentina.

Yo he mantenido prudencial silencio, porque era el estudio definitivo el que iba a mostrar el diseño final y yo aspiraba que se acojan estas observaciones que ya eran de dominio ciudadano; finalmente se lo está acogiendo lo cual efectivamente yo también me alegro porque de todas maneras constituye un modelo de intervención en la Plaza Argentina, en ese sector bastante más razonable que lo que inicialmente estuvo previsto, y comparto la preocupación de Carlos sobre la cual se hizo propaganda, se gastaron recursos públicos en hacer propaganda sobre una solución que no va a existir, sobre un proyecto que no se va a ejecutar, eso es un dispendio inútil e innecesario y que más bien ha provocado el rechazo de la ciudadanía, eso es un error de procedimiento complicado y esos errores de procedimiento, Alcalde, se mantienen y generan más confusión porque este es un tema que uno puede discutirlo con calma y debería discutirse con calma.

¿Es necesaria una infraestructura para mejorar la movilidad de la zona? Yo creo que sí, no me voy a desdecir de eso, por eso en la anterior administración se iniciaron los estudios de los puentes, se descartaron otras opciones y se inicio el estudio de los puentes, no me a desdecir de eso; pero había que tener eso y complementarles con un adecuado manejo y control de la movilidad; y, de una intervención en la Plaza Argentina, porque si la idea es simplemente los carros para que el concesionario, es una suerte de concesión, tenga más ingresos, entonces que se siga aumentando los carros y la ciudad al diablo ;no puede ser! ese no puede ser el concepto. El concepto es, yo modelo el tipo de movilidad que resulta razonable para la ciudad y sobre esa base entonces armo y establezco el contrato.

Voy a señalar unos pocos equívocos, Alcalde; el estudio de los dos puentes, no me refiero al de la Plaza Argentina, no se lo ha hecho con la empresa china, yo advertí eso que conste, eso fue hecho por la EPMMOP; iniciado y avanzado muchísimo en la administración anterior y terminado en esta administración con la cual se convocó a un concurso público; ahora parece que esos estudios han sido de la empresa china esos estudios deben ser reconocidos como propiedad del municipio, porque son los mismos estudios los que está presentando la empresa china para ejecutar la obra, tal vez con un pequeño ajuste, pero lo sustantivo de esos estudios fueron realizados por la EPMMOP, son de propiedad municipal y ahora el abogado vino a señalar que había derechos de confidencialidad porque eran estudios presentados por los chinos ;caramba! Eso muestra ya un manejo inadecuado del asunto es, Alcalde, que nos

presenten los estudios del túnel Guayasamín, los estudios de la Ruta Viva, los estudios de otras cosas para analizar este proyecto que tenemos y las dos cosas sustantivas que pedimos no se han entregado.

Entiendo que, el periódico El Comercio no le está tergiversando sus palabras, pero usted en la exposición que ha hecho termina señalando que efectivamente sobre este concepto que acaban de presentar ahora, y lo veo con simpatía, lo digo claramente; recién tienen que hacerse los estudios definitivos, entonces lo que debíamos tener son los estudios y diseños definitivos de esto y el estudio de movilidad y eso no se ha presentado.

Entonces, para mí esta es una situación que queda en suspenso, yo acojo los cambios que están planteando pero queda en suspenso hasta conocer los estudios definitivos y sobre esa base tener un pronunciamiento adicional. Entregarnos tanto papel, no es un buen trato, genera confusiones, provoca malestar ¿quién resuelve los trazados viales, Alcalde, señor Procurador? El Concejo y se ha hecho una vía, un nuevo trazado vial sin que el Concejo conozca y apruebe; se ha hecho esa vía sin aprobación del Concejo y a lo mejor la intervención alrededor de la Plaza Argentina significan nuevos trazados viales que tendrá que aprobar el Concejo, sino las cosas se vician de nulidad, Alcalde.

A propósito de la reunión del directorio, la EPMMOP elaboró un informe sobre un proyecto que planteaba y que se nos entregó previo a la reunión del directorio, un proyecto que planteaba 36 meses de ejecución; un presupuesto completamente distinto y otras cosas de peaje, y el informe de la EPMMOP no se refería a esa propuesta, que finalmente parece que es una propuesta anterior que fue desechada pero al directorio se nos convoca, a mí me convocan también con voz, se nos convoca con un documento del mismo proyecto distinto, con un análisis que hace la EPMMOP sobre otros temas distintos; y que son completamente distintos no solamente a éste sino incluso al anterior.

Como el otro día, Alcalde, que esos copy page que a veces nos presentan en los directorios señalaban que la EPMMOP o el Municipio podía ir a quiebra y que eso podía ser una causal de ruptura del contrato; la quiebra del Municipio, me dio vergüenza ajena, Alcalde, creo que a todos e incluidos sus colaboradores no sabían dónde meter la cabeza. Así, no se pueden manejar las cosas Alcalde, son temas que



tienen algún grado de polémica, cuando los temas son polémicos, hay que abrir y tomar la iniciativa para discutirlos con calma, con tranquilidad; yo no soy una persona que he tenido criterio en contra a que se desarrolle una infraestructura como ésta pero sí hay que pensarla y madurarla bien; hay que reflexionarla bien y hacerlo oportunamente; mire que si en el diseño de estos cuatro meses y más que han pasado se hubiera incorporado esto, no estaríamos en estos problemas y estaríamos discutiendo otras cosas; y hoy todavía nos falta, según sus propias expresiones que recoge el Diario “El Comercio”, entiendo que son exactas, falta hacer los diseños definitivos que no sé cuánto va a llevar.

Yo no he cuestionado la inconveniencia ni la ilegalidad o la legalidad de un contrato de alianza estratégica como el que se ha firmado, yo no lo he cuestionado y efectivamente hay un informe del Procurador al respecto, entonces yo no me azotó al respecto, pero sí en el proceso hay cosas que no son regulares, Alcalde; y eso es malo, por eso el examen de Contraloría me parece pertinentemente solicitado porque deben aparecer estas cosas y eventualmente, no voy a ser tan drástico como fue Carlos, alguien tendrá que ser sancionado pero si tiene que haber observaciones precisas y pertinentes respecto al manejo de este tema.

Yo insisto, para mí, la discusión todavía queda en suspenso, yo esperararía que ese estudio de movilidad sea perfeccionado; que los estudios y diseños definitivos sean presentados. Me parece que los ajustes que se están haciendo van en la línea apropiada, me sigue preocupando ¿cuál es el cruce de la Shyris y la Eloy Alfaro?, eso es otro punto clave y crítico porque el pasar el problema a 150 metros más allá, no ayuda a resolver nada, entonces creo que hay aspectos que no me quedan suficientemente claro, pero me parece que va en una línea que yo, personalmente, la comparto bastante mejor que la que fue presentada inicialmente. Particularmente, en relación a la Plaza Argentina.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Chacón.

**CONCEJALA ABG. DANIELA CHACÓN:** Buenas tardes con todos, antes de iniciar mi intervención quiero hacer un pedido y es que si se va a proceder a retirar a algunos ciudadanos que están haciendo bulla que sea solamente a aquellas que hacen bulla porque hay muchas personas que están atentas y que quieren escuchar esta discusión y que han estado tranquilos y sentados por todas estas horas.

En segundo lugar, hacer un agradecimiento enorme a los ciudadanos, arquitectos, expertos urbanistas, afectados que valientemente a través de los medios que tenían, ya sea haciendo plantones en la plaza Argentina, las protestas del barrio Bolaños, las redes sociales, han forzado un debate que era absolutamente necesario y que debió hacerse mucho tiempo atrás antes de que se firmen los contratos, pero que ha logrado muchas cosas; lo primero es que como ciudad discutamos ¿cuál es el futuro de nuestra ciudad? ¿Cuál es la visión de la movilidad? Que si bien no estemos de acuerdo, unos con otros nos sentemos en espacios para discutir que es lo que queremos de nuestra ciudad, y lograr forzar a la administración a que tome seriamente los cuestionamientos que realizan los ciudadanos y se planteen los cambios integrales que se deben realizar y esa lucha, en realidad, que han tenido los ciudadanos ha sido de alguna manera heroica y ha inspirado, creo yo a muchos de nosotros, para seguir con fuerza con los cuestionamientos que hemos planteado.

Han pasado casi cinco meses desde la aprobación de la obra y recién estamos discutiendo la obra, a profundidad como se debió hacer en su momento y recién se nos entrega la información, la misma que se nos ha ido entregando a cuenta gotas; información que nos ha tocado buscar en otros lugares y que finalmente se entrega en su totalidad con ese disco que nos entregaron el día lunes y claro también con una serie de actitudes bastantes cuestionables durante este proceso como fue la entrega de las cajas en el Colegio de Arquitectos con un cierto porcentaje de información antigua que en realidad más allá de ser una referencia, en realidad no tenía ningún sentido respecto al proyecto.

Todavía se mantienen algunos cuestionamientos más allá de lo que nos han presentado que ya me referiré más adelante, hay unos serios cuestionamientos que son de fondo respecto del proceso de aprobación de esta obra. En primer lugar, el hecho de que se utilice la Ley Orgánica de Empresas Públicas para conformar una alianza estratégica y que el artículo de la ley, muy laxo, establece que se señalan los procedimientos de contratación en el convenio asociativo y que eso puede ayudar a que no utilices la Ley de Contratación Pública, eso no quiere decir que no hay ciertos principios de la contratación pública que deben ser obviados, porque además eso es por responsabilidad y por ética pública, porque estamos manejando los recursos de los quiteños y no se equivoquen quiteños, ésta no es una inversión privada se va a pagar con los recursos del peaje y son los recursos de los quiteños los que

absolutamente todas las personas que llegamos a la administración pública son los que tenemos que cuidar y más allá de que utilicemos algunas leyes que yo ya he criticado y cuestionado porque son leyes que permiten una contratación a dedo, no podemos prescindir de los principios de la contratación pública, nunca se hizo un análisis de alternativas, en toda la documentación que nos han inundado no hay un solo análisis de alternativas. ¿Cómo puedo yo saber que ésta es la obra más prioritaria? ¿Cómo puedo yo saber que ésta es la obra que mayor beneficio va a generar a la ciudadanía? ¿Cómo podemos saber que no habían otras propuestas u otras obras, que podían cumplir un verdadero propósito de solucionar la movilidad de los ciudadanos que viven en los valles al hipercentro de la ciudad y no el tráfico que existe en este momento en la zona de la Plaza Argentina y del túnel Guayasamín?

No hay un análisis de impacto de la obra, en la información que nos entregan el día lunes consta un nuevo estudio de tráfico que no tiene fecha y no tiene firma de responsabilidad. Todos sabemos aquí que los funcionarios públicos son responsables por todos los informes que emiten, administrativa, civil y penalmente porque esos informes le permiten a la autoridad poder tomar la decisión más adecuada, este informe que nos entregan ahora recién, insisto sin firma de responsabilidad y sin fecha más allá de que parece que lo incluyen con un memorándum que llega el 7 de marzo de este año, en este estudio se trata de un poco responder a dos preguntas y dos cuestionamientos técnicos básicos que hemos presentado.

El primero la saturación de la obra, es decir con el incremento del parque vehicular, el incremento del tráfico en el sector, el mover los nodos de congestión a otra parte, a unos pocos metros más adelante, realmente ¿cuál es el tiempo en que esta obra será viable? En este estudio de tránsito de la Plaza Argentina, que el Secretario de Movilidad también nos muestra en sus modelaciones, hay modelaciones de tráfico actual con la obra implementada, por supuesto que se ve menos tráfico, eso es bastante obvio pero no hay la modelación real a futuro, no existe.

Se señala que la obra va a durar 20 años; el Secretario dijo 10, 15 o 20; en otras situaciones se ha dicho 30, en ningún lugar existe un estudio claro y profundo que responda a lo que establece la oferta técnica que presentan los chinos, que dice claramente que se podrá alcanzar la capacidad en los años 2020, 2021 o 2022,

dependiendo de la tasa de crecimiento adoptada y que en el escenario que no sea la Plaza Argentina la que gobierna la capacidad sino los carriles del túnel ésta se alcanzaría hasta el año 2024 con el menor de los crecimientos considerados; sin embargo este es un supuesto bastante optimista y poco probable, por lo que se recomienda utilizar la tasa del 7% hasta el año 2021, en el que se coparía la capacidad instalada en el proyecto.

El informe que nos entregan no hace ninguna referencia expresa a estas observaciones y preocupaciones de la oferta técnica y únicamente hace unas conclusiones que en realidad no nos dejan entender que en efecto se está estudiando cual será la proyección del incremento de los vehículos que ingresen en esta nueva solución y que, por tanto, van a congestionar a una zona que ya de por sí está harto congestionada.

En este informe, también hay una nueva incorporación improvisada del tema del transporte público, no hay información clara todavía respecto de, por ejemplo, todas esas rutas que han estudiado y analizado ¿qué porcentaje va hacia la zona de la Plaza Argentina? ¿Qué porcentaje va al norte? ¿Qué porcentaje va al sur? ¿Cuál será la capacidad que se requiera para las paradas? ¿Qué va a pasar con una estación de transferencia? ¿Qué va a pasar con la Río Coca? El Secretario mencionó que después del deprimido los buses entrarían en elevado a la zona del Metro, adonde estaría la estación del Metro La Carolina; ¿dónde vamos a poner una estación de transferencia? ¿Cuáles serán los costos adicionales de todos estos cambios? Eso todavía no queda claro. En tal sentido, el proyecto sigue sin presentar información clara y concreta de cómo se va a resolver la movilidad de los valles hacia la ciudad.

Se ha mencionado también muy ligeramente que no nos preocupemos porque si se va hacer el metropolitano y que ya se está avanzando con los estudios del metropolitano, yo me pregunto, si es que la nueva solución como la están planteando ya va a incluir un corredor del Quince a la Plaza Argentina que se va conectar con la Ecovía y que luego, en principio, se conectaría con el Metro ¿quién en su sano juicio va a invertir en un metropolitano? Porque ya no será necesario, entonces no se trata simplemente de decir sí, si vamos a realizar el metropolitano porque la ciudadanía lo pide o porque hay personas que creemos en visiones de movilidad sostenible que no significa que somos “amarra palmeras”, que simplemente se responde a eso diciendo que se va a realizar el metropolitano, cuando según el proyecto que nos han presentado ahora si en

principio se estaría resolviendo el tema del transporte público, entonces en realidad no habría necesidad del metropolitano.

Otro tema que ha sido manejado muy ligeramente con unos impactos sociales altamente negativos es lo relacionado al barrio Bolaños; nunca existió y no existe todavía ni siquiera en el nuevo proyecto que nos han presentado, información de la afectación real ¿cuál será la afectación real? Más allá de que hayan personas en el barrio que estén a favor o en contra de la obra; más allá que hayan personas en el barrio que quieran o no reubicarse, eso es independiente de que era responsabilidad del municipio desde un inicio determinar exactamente cuáles serán las afectaciones y entregar la información clara y concreta a los moradores afectados de las diferentes obras que se hacen en la ciudad.

Procesos de diálogo impuestos cuando una decisión ya ha sido tomada, estrategias de división en el barrio conforme los mismos moradores del barrio Bolaños nos han mencionado y conforme lo que sucedió en la reunión de ayer noche, en la que hubo un altísimo conflicto frente al objetivo del municipio de ir a presentar esta nueva propuesta. Cuando las cosas no se hacen bien desde un inicio éstas son las consecuencias, una conflictividad que es absolutamente innecesaria y que puede ser resuelta.

Ya pasando un poco esta parte técnica sobre la cual aún quedan cuestionamientos, me quiero referir al contrato; yo mencionaba el hecho de que se utilice la LOEP, la Ley Orgánica de Empresa Públicas, no implica que nos hagamos los “locos” de la Ley de Contratación Pública. Si no hay estudios definitivos y claridad sobre las obras ¿cómo realmente podemos pactar el precio? ¿Cómo podemos pactar el peaje? ¿Cómo podemos pactar los años de concesión? La Ley de Contratación Pública y las normas internas de Contraloría que rigen a este tipo de procesos establecen una serie de parámetros que le permiten a la autoridad poder determinar si es que la obras que, muy legítimamente, vienen empresas públicas, empresas privadas a presentar al municipio, son realmente las obras que la ciudad requiere o si es que tal como está planteada es como se debe adoptar ¿por qué 30 años de concesión? ¿Por qué no 25, como está puesta en la oferta económica del 2015? Y que luego para la del 2016 cambia inexplicablemente, porque en realidad entre la una oferta económica y la otra sólo hay menos de un millón de dólares de diferencia pero la concesión cambia de 25 años a 30 años, ¿por qué 30? ¿Por qué no 35? ¿Por qué no 40?

¿Por qué no 50? ¿Por qué peaje de dólar noventa? ¿Por qué no peaje de un dólar? ¿Por qué 15,39% o la cifra que nos entregaron de tasa interna de retorno? ¿Son estas las condiciones más beneficiosas para la ciudad? La única manera de saber que son las condiciones más beneficiosas para la ciudad es haciendo análisis y estudios exhaustivos.

La Ley de Contratación Pública, te dice que tú debes hacer un análisis socio económico profundo, no como el que nos han presentado, donde se compara la Tasa Interna de Rentabilidad y el Van (Valor Actual Neto) que presenta la oferta de los interesados en construir una obra frente a los beneficios sociales que esa obra va a tener para la ciudad y así yo decido; así yo tengo los elementos para poder tomar la mejor decisión para la ciudad porque aquí no se trata de oponerse a las obras por oponerse, o porque cuestionamos la obra, entonces estamos en contra del Alcalde, no se trata de eso, se trata de que debemos ser responsables con la utilización de los recursos públicos y para eso hay que tomar previsiones y hay que estudiar a profundidad las decisiones para saber que exactamente estamos tomando la mejor decisión para la ciudad y eso es lo que no existe en este caso, lamentablemente.

Además, sin desmerecer la presentación del Administrador General, la persona que debía estar presentando es el Gerente Financiero de la EPMMOP, para que nos explique ¿dónde está el análisis socio económico real, que determina que esto es un buen negocio para la ciudad? No queda claro todavía que las condiciones que se han pactado y el modelo financiero que se ha pactado no está solamente en función de la rentabilidad de la empresa china, qué por supuesto que tiene que tener rentabilidad porque si no, no invierte eso no se cuestiona, lo que se cuestiona es que el modelo financiero, el modelo del peaje y el modelo de concesión están armados en función de la rentabilidad y no hay ni un solo análisis serio que se presenta respecto de los beneficios socio económicos y que permiten determinar si es que realmente esas condiciones son las mejores condiciones para la ciudad.

Decía el abogado consultor externo de la Secretaría de Movilidad, entendí, nuevamente la persona que debía estar aquí presentando esa información es el Gerente Jurídico de la EPMMOP y la persona que debería estar asumiendo todas estas responsabilidades y haciendo todas las presentaciones es el Gerente General de la EPMMOP, porque él es quien firma el contrato y quien debe hacerse responsable por todas las omisiones que se han dado en este caso. Señalaba el abogado externo

que la cláusula que hemos malinterpretado, que supuestamente prohíbe al municipio no hacer obras similares por 30 años, que no la estamos leyendo bien y que el sector centro norte está muy bien descrito en la ordenanza.

Yo le quiero explicar al abogado que la exposición de motivos donde se encuentra esta afirmación no es parte de la ordenanza, y por tanto esto, lo que es una referencia que será utilizada para la interpretación de las partes y luego la interpretación del Tribunal Arbitral en Colombia, porque no es una norma ni que consta en el contrato, porque en el contrato en ningún momento se define claramente que incluye el centro norte de la ciudad y utilizar la parte de exposición de motivos de la ordenanza que no es parte obligatoria de la ordenanza como la referencia clara y contundente de que el centro norte solamente es la zona de Guayasamín, no es cierto y no se nos debe engañar; y, en ese sentido queda amplia todavía la interpretación de qué significa el centro norte.

Hay otra cosa que señalar, la cláusula dice claramente aquellas acciones u omisiones de cualquier autoridad competente, eso nos incluye a nosotros, Concejo Metropolitano incluyendo la EPMMOP, que genere un impacto sustancialmente adverso en la ejecución del proyecto como consecuencia directa o indirecta, ahí hay un primer espacio de una amplia interpretación; de la ejecución, desarrollo o puesta en operación de obras viales similares al proyecto para el acceso al sector centro norte del Distrito Metropolitano de Quito.

La calificación de la disminución sustancial será definida por el Comité, Comité que es conformado por dos miembros de la empresa china y por dos miembros de la EPMMOP y, supuestamente, tienen que tratar de ponerse de acuerdo y votar por unanimidad ¿qué pasará cuando esto suceda? Dudo que se pongan de acuerdo y si no se ponen de acuerdo igual dice sin perjuicio de los demás derechos y acciones de CRBC. Si es que CRBC, la empresa china quiere demandar por la construcción del metrocable, por ejemplo, porque hay una afectación indirecta, más allá de que no es una obra vial. La amplitud de la cláusula permite la interpretación o un acceso en la zona como comentábamos antes, en la zona de La Vicentina, que puede ser interpretado como centro norte de la ciudad.

Podemos hacer la obra, como decía Soledad, pero la indemnización que la empresa china tiene que recibir es por lucro cesante; el lucro cesante implica que tiene que

recibir el dinero de todo aquello que no recibió hasta cumplir los 30 años del contrato, podría ser altísimo; entonces sí claro no se preocupe, si vamos a poder hacer obras, si esta cláusula no dice eso y ¿cuánto nos va a tocar pagar como ciudad? Yo eso no lo tengo claro, esta es una cláusula lesiva al interés público de la ciudad y yo concuerdo con que esto tiene vicios de nulidad.

No hay tal que la empresa china asume todo el riesgo, la cláusula que habla sobre el riesgo, establece claramente que el riesgo no se asume sobre obras adicionales, las obras adicionales son todas aquellas obras que no expresamente detalladas en el contrato y yo les voy a contar una cosa en el contrato dice un puente de aproximadamente 500 metros ¿cómo se interpreta eso? ¿Cómo se interpreta la obra adicional de un puente de aproximadamente 500 metros? ¿Y si el puente es de 505? ¿De 510? ¿De 490? ¿Quién asume el riesgo? El contrato es claro, lo asume la EPMOP, por tanto el Municipio de Quito.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, 15h08 (14 concejales)**

No me queda claro a mí tampoco porque la cláusula del contrato es extremadamente laxa y amplia que en efecto la empresa asume el riesgo por los cambios en la proyección financiera, es decir, si este momento estamos cambiando el proyecto y por tanto se va a establecer carriles exclusivos para transporte público, como leí en el comercio, eso quiere decir que va a existir una serie de vehículos que no ingresarán y por lo tanto la proyección de lo que iba a ganar la empresa ya no será la misma porque ya no van a pasar todos los autos que estaban proyectados para una obra que siempre fue concebida como una solución vial y no como una solución de movilidad.

El contrato es lo suficientemente amplio como para que admita un derecho a la empresa CRBC para pedir la revisión del contrato y para pedir la indemnización por las afectaciones indirectas que tendría.

Es interesante que cuando los estados firman un contrato, generalmente el Estado es la parte poderosa en el contrato, en este caso nosotros somos el sector privado frente a un poderoso estado como la empresa CRBC. No existe un contrato de fiscalización independiente, ¡claro! como utilizamos la Ley Orgánica de Empresas Públicas, y no utilizamos la Ley de Contratación Pública o sus principios básicos que



responden a una responsabilidad y a una ética pública que debemos tener, independientemente de que si la ley nos dice que lo tengamos o no; no hay un contrato de fiscalización, el que revisa las cosas o el fiscalizador, de acuerdo a uno de los oficios que está presentando aquí es el Gerente Comercial de la EPMMOP.

Hay la necesidad de un contrato de fiscalización independientemente, que fiscalice desde el primer inicio todos los estudios, todos esos informes laxos que nos han presentado; informes de viabilidad técnica de dos páginas; informes ya de 68 páginas sin firma de responsabilidad y sin fecha, que no sabemos cuándo se hicieron y que milagrosamente responden a los cuestionamientos que la ciudadanía ha tenido en estos últimos meses. Yo pido, Alcalde, que se contrate una fiscalización independiente.

Finalmente, ya para terminar porque tampoco quiero seguirle robando el tiempo; las optimizaciones que se han presentado son un producto de la presión ciudadana y eso es muy importante, insisto debió pensarse en el proyecto integral desde un inicio y aún se mantienen cuestionamientos de fondo. El diálogo aún no termina, hay una serie de otras alternativas que están siendo presentadas en los diferentes foros, que la ciudadanía a pesar de que no tiene el deber ni la obligación de presentar alternativas ha tenido el gusto de trabajar, de presentar y de decir que cosas quiere, todas esas alternativas que también salen así no le den legitimidad en este espacio, de las mesas que convocamos en la Universidad Central, en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo cuya sistematización está terminándose en este día y se les hará llegar al Concejo, al Alcalde y a la EPMMOP. Esperamos que sean tomadas en cuenta, porque hay una serie de alternativas muy interesantes en las cuales hay muchas cosas de esta obra que ya no serían necesarias y esas deben ser analizadas a profundidad para poder determinar cuál es el mejor proyecto para la ciudad.

Quiero señalar, antes de entrar a mi conclusión, que realmente me ha dado mucha pena, sinceramente me ha dado mucha pena que se haya tratado de establecer un proceso legítimo de fiscalización que tenemos los concejales como una especie de este miedo que tienen los Concejales de Quito de ser denominados “contreras”, entonces hay un pánico por el tema de que somos anti obras, que somos anti todo y entonces el momento en que uno inicia un proceso de fiscalización después de cuestionamientos serios y de fondo que son absolutamente legítimos somos “contreras”; somos “anti obras”.

Las encuestas respaldan la obra, ¡claro! si yo le pregunto ¿usted quiere una obra que le solucione el tráfico? Va a decir que sí, por supuesto, obvio, pero si ya le preguntó todas las consecuencias que tiene la obra para la ciudad y para su calidad de vida, capaz lo piensa dos veces y capaz que ya no responde sí y tratar de presentar una fiscalización sería como un ejercicio antipopular, anti ciudad, anti obras, realmente para mí ha sido muy penoso, porque aquí lo que se trata es de tomar las mejores decisiones para la ciudad y no se trata de hacer obras por hacer obras; y no se trata de simplemente venir a decir que se hagan las obras.

¡Claro! que hay que hacer obras pero hay que hacerlas responsablemente; hay que tomar en cuenta todas las afectaciones e implicaciones para saber cuál es la mejor decisión para la ciudad, por tanto para concluir hay muchas cosas que todavía se deben hacer, esta propuesta que nos han presentado va mucho más allá de lo que se presentó originalmente. Existe, diría yo, un pensamiento más integral respecto de la movilidad; un pensamiento más integral sobre el uso del espacio público pero hay cosas que todavía no están presentadas aquí y que deben tener un pronunciamiento para estar seguros.

La primera, es necesario renegociar el contrato hay unas cláusulas que no son claras, que son lesivas para la ciudad, que no podemos permitir que ese tipo de cláusulas se firmen. Ahora, que se van hacer estos cambios eso hay que renegociar el contrato porque obviamente eso va a implicar una serie de cambios al listado de obras del contrato que, como decía, cualquier obra adicional corre a riesgo de la EPMMOP y por tanto del municipio, entonces ahora que se va a entrar en ese proceso de renegociación, hay que renegociar el contrato entero para que sea un contrato que realmente beneficie a la ciudad y que no existan estas cláusulas que nos perjudican y nos ponen candados por 30 años.

Aquí no existe todavía un claro ejercicio de cómo se incorpora el tema del transporte público, tiene que quedar muy claro que va a pasar con el metropolitano; si es que se incorpora el transporte público en esta obra; tiene que quedar extremadamente claro que va a suceder con el barrio Bolaños; un día son 17 personas afectadas, otro día son quince o doce, diez, diecinueve; no, no se van a ir; vamos a poner una parada de bus; no sé sabe realmente que va a pasar con el barrio Bolaños y que quede claridad absoluta para poder tomar decisiones.

Se requiere una auditoría de fiscalización técnica a todo el proceso desde su inicio. Me alegro que se haya solicitado ya el examen a Contraloría, eso es fundamental y yo voy a ir un poco más allá de lo que han ido los concejales que me precedieron, hasta que todo esto claro, hasta que no se nos hayan presentado los estudios definitivos de cómo mismo va a quedar la obra, cuáles serán las afectaciones a todos los involucrados; por qué no se pasó por el Concejo el trazado vial de la calle Boussingault; el trazado vial de la Plaza Argentina; los deprimidos que se piensan hacer; el puente mismo, todo eso tiene que pasar por Concejo, antes de que no nos entreguen toda la información clara para poder saber que esta obra y las modificaciones que se están haciendo y realmente atienden a una política de movilidad responsable que no van a afectar la calidad de vida y la forma de vida de un barrio que tiene una forma de vida distinta al que muchas personas de la ciudad tienen pero que es absolutamente legítima que la tengan y que debe ser respetada, tiene que suspenderse la obra y tiene que suspenderse el contrato porque hay que entrar en un proceso de renegociación serio que plantee alternativas integrales atendiendo absolutamente todas las cosas que se han señalado aquí.

No se puede por un acto de buena fe, señor Alcalde, no se puede continuar construyendo diciendo que ya se van hacer algunos cambios y que no está claro todavía como se harán esos cambios y si los cambios van en la línea de mejorar la movilidad de los ciudadanos, pues serán bienvenidos pero hay que entender cuáles son todos los cambios para poder pronunciarse adecuadamente y como esos cambios se implementan; y por tanto es fundamental que la obra no se continúe construyendo hasta que no esté todo absolutamente claro. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejales Guayasamín.

**CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÍN:** Compañeras concejales, muy buenas tardes, compañeros concejales, Alcalde, voy hacer algunas cosas reiterativo que...

**Sale de la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 15h18; y, pasa a presidir la Abg. Daniela Chacón Arias, Primera Vicepresidenta del Concejo Metropolitano de Quito (13 concejales)**

**Salen de la sala de sesiones el concejal Ing. Carlos Páez; y, la concejala Abg.**

**Renata Salvador, 15h18 (11 concejales)**

**CONCEJAL SR. MARIO GUAYASAMÌN:** ¡Se va, qué bueno! esperemos que regrese, yo creo que en definitiva hay una cosa que se les olvidó decir de manera frontal, y se nos ha dicho con muchos eufemismos, pero aquí lo que les faltó decir de frente y mirándonos a los ojos es “esta obra va porque va”, y yo felicitó a las barras que vinieron acá y felicitó todo este escenario; yo me voy a permitir darle, ya se fue el Alcalde, pero en ausencia yo les doy mi aplauso; le aplaudo porque cuadró las cosas tan lindo, nos cuadró las cosas, miren ayer hubo la reunión, se presentó el proyecto; hoy primera plana en El Comercio ¡guau! Y ahora las barras y luego vinieron los taxistas informales, espero que les apruebe ¡guau! Y entonces, yo tengo un mensaje claro, porque va a quedar esto grabado y, ojalá, lo escuche el Alcalde, lo peor que puede pensar señor Alcalde, es que Quito es tonto; y lo voy a repetir ¡lo peor que puede creer usted, señor Alcalde, es que Quito es tonto o le pueden hacer el tonto!

Ayer estuvo una delegación suya, no está pero bueno, estuvo una delegada del Alcalde en el barrio Bolaños donde no le dejaron hablar; no le permitieron presentar los renders, no le permitieron presentar nada ¿dónde está el acta de esa socialización? Entonces, ahí empieza ya una de las cosas que nos preocupa, en todas estas presentaciones ya vamos más de tres o cuatro horas y en ningún momento, con la seriedad del caso, se ha dicho dónde están las ofertas que les han hecho a los vecinos del barrio Bolaños; en esos intercambios clientelares que se hacen ¿dónde está oficial acá? ¿Dónde están esos ofrecimientos, en documentos? Y yo pido, otra vez que quedé en actas, no quiero que responda el Gerente de la EPMMOP, no quiero que responda nadie, yo quiero que responda el Alcalde viéndoles a los vecinos del barrio Bolaños. Alcalde, dígales al barrio Bolaños, no es que va a existir ni una ni dos ni cinco, va a existir cero expropiaciones en el barrio Bolaños, que le diga de frente y mirándoles a los ojos porque aquí se dice una cosa, luego otra y entre lo que se dijo y no se dijo, luego salen las sorpresas... y así y ¡claro! Luego primera plana.

Algunas preguntas ya se plantearon pero esto de cuánto varían las modificaciones y en el tema de los estudios también ¿cuánto modifican los costos? Pero hay otra pregunta, que me diga, por favor, la Comisión de Ordenamiento Territorial ¿hay un informe para la modificación del parque o de la Plaza Argentina? Que es la única

comisión que puede elaborar un informe para aquello, pero ya primera plana de la prensa. Estamos o no estamos hablando con seriedad, yo planteó eso y frente a eso lo siguiente que también debe quedar claro, porque como digo Daniela es cierto, ¿qué pasa cuando mañana se presenta otra alternativa vial? Porque el diálogo no ha terminado, el diálogo va a seguir, y ¿qué pasa si mañana hay un nuevo cambio? Frente a estos cambios que dice ¿la empresa china? ¿Hay un pronunciamiento? En todas estas exposiciones no nos dijeron nada, absolutamente nada de que si la empresa constructora dijo sí, no, tal vez o déjame ver. No hay un solo papel que nos diga que ha dicho frente a estos cambios la empresa china, otra gran inquietud.

Lo otro ¿se replantea el diálogo? ¿Se replantea el contrato? ¿Vuelve a cero? ¿Qué es lo que pasa? Y aquí vamos actuando sobre la marcha de los pedidos y de las críticas, vamos a mocionar que Contraloría intervenga, ya tengo, como dicen yo ya estoy; y, ¿por qué no presentaron antes? Este es el nivel de seriedad que le dan al diálogo, vean uno, dos, tres, cuatro informes entregados sobre la hora y uno cuando ya terminaron la exposición ¿eso es seriedad? Estas preguntas quedan planteadas, ventajosamente quedan en actas y ojalá le hagan escuchar, espero.

Yo creo que ha cambiado el proyecto, no sé si bien, no sé si mal; yo creo que han dado cabida a algunos planteamientos de diferentes sectores, no sé si bien, no sé si mal, pero sigue la falta de respeto, continua la falta de respeto a los concejales pero antes de los concejales a la misma ciudadanía, un día antes de que esto venga al debate del Concejo, se presentan los documentos, primera plana y todo está perfecto. Yo insisto, Quito no es tonto; Quito no es tonto. Gracias, señora Vicealcaldesa.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Ing. Carlos Páez, 15h24 (12 concejales)**

**PRIMERA VICEPRESIDENTA DEL CONCEJO:** Concejal Ponce.

**CONCEJAL SR. MARCO PONCE:** Muchas señorita Vicealcaldesa, señoras y señores concejales, público presente. He escuchado algunos conceptos, básicamente debo decir que me alegro sobre manera de que haya detractores a esta obra; normalmente las obras que no tienen detractores de ninguna clase son esas obras que no le importan un bledo a nadie porque no les sirve para nada a nadie, las obras icónicas de la ciudad generalmente tienen detractores, se presentan voces en contra y finalmente se llega a consensos.

La señorita Vicealcaldesa manifestó que las optimizaciones son por la participación ciudadana ¿les comento algo? La obra también, mucha gente piensa que los ediles, el Alcalde, son elegidos y andan por las calles y si de pronto pasan por una quebrada y dicen "ve una quebrada, vamos metiéndole un puente", no funciona así; el trabajo de un municipio es identificar los problemas de los ciudadanos y presentar soluciones y eso es lo que se ha hecho con la intención de esta obra; es más yo nunca antes había visto, y muchas veces he protestado hace muchos años ante el municipio, que el municipio haga el esfuerzo por variar un proyecto de obra para ajustarlo a aquellos pedidos ciudadanos que son viables, hay pedidos que no son viables. Yo escuchaba en algún medio de comunicación, hace algunos días, una señora que decía porque van a poner el puente ahí, porque no ponen el puente en la González Suárez, bueno fuera ahí; en el Quito Tennis, lo cual resulta absolutamente imposible.

Se ha mencionado aquí esa primera plana de El Comercio muchas veces, porque no se menciona que el 68% de los ciudadanos encuestados, no por nosotros, encuestados por los periodistas de El Comercio están encantados con la obra porque les estamos solucionando un problema y un problema bastante grave.

**Ingresar a la sala de sesiones el señor Alcalde Metropolitano, Dr. Mauricio Rodas Espinel, 15h27; y pasar a presidir la sesión (13 concejales)**

**Ingresar a la sala de sesiones la concejala Abg. Renata Salvador, 15h27 (14 concejales)**

El Administrador General, si mal no recuerdo fue el Administrador General, mencionó la dificultad de conseguir asociados para hacer una "app" en Ecuador, 800 puntos de riesgo, somos uno de los países más riesgosos para invertir, de paso hace uno o dos días tuvimos un "lindo" sacudón de tierra que nos demostró que hacer puentes en el Ecuador no es el modelo de negocio más seguro del mundo, ahí algunos otros puntos.

Por ejemplo, los señores de la CRBC deben ser bastantes malos financistas aquí se habla de la tasa interna de retorno; el señor Administrador nos manifestó que la tasa completa llega a los mil y pico de millones de dólares al cabo de 30 años quitando operación, quitando mantenimiento, quitando sueldos, quitando los 130 millones

porque el puente se queda con nosotros, les queda harto o poco dinero, saquen ustedes la cuenta, los chinos podían irse a un banco internacional y colocar sus 130 millones a 30 años plazo, a un interés del 5% que es un interés muy modesto en la banca internacional y hubieran terminado con quinientos setenta millones de dólares en el bolsillo sin pagar un centavo de sueldos a nadie; sin tener que trabajar; sin tener que arriesgar absolutamente nada.

**Sale de la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, 15h28 (13 concejales)**

Y vamos a uno de los riesgos más grande ¿será que la obra termina siendo rentable para el inversor? Porque de aquí a treinta años lo que menos va a existir en Quito son soluciones viales por una razón muy sencilla Quito ya no alcanza para meter más soluciones viales, ya tenemos calles por todos lados, muy difícil proyectar una vía en la ciudad de Quito, pues la ciudad ya está llena de vías; entonces lo lógico es que los quiteños empiecen a plegarse al modo internacional de locomoción que no es otro que el transporte público, mientras más quiteños plieguen al transporte público menos quiteños van a pagar el peaje, quiere decir que los señores de la CRBC encima están haciendo una inversión de altísimo riesgo, a lo cual felicitó no solamente a la negociación inicial, felicitó la negociación para los cambios, Alcalde, que han sido pedidos por la población y que se hicieron hasta donde yo lo logré entender sin ninguna variación en los presupuestos originales; yo sé que todo lo que se construye debajo de la tierra, toda construcción deprimida como lo dicen los ingenieros es tres y cuatro veces más cara que los pasos elevados.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 15h29 (12 concejales)**

En cuanto a los estudios tengo entendido y eso es de la EPMMOP, no recuerdo la compañía constructora pero les cuento no es que el estudio es del municipio, el municipio acoge las asociaciones público privadas a través de un estudio presentado por el que quiere ser socio del municipio, creo que era la Constructora Hidalgo & Hidalgo, no veo por aquí al Gerente de la EPMMOP, seguramente porque lo van a ejecutar, la mencionada compañía hizo el estudio y se dio cuenta de que no tenía los medios financieros adecuados para llevar adelante el proyecto y vendió el estudio a la CRBC, por lo tanto el estudio fue hecho por otro no por el municipio y es de los chinos porque lo compraron y lo pagaron, entiendo que por fuera de los 130

millones de dólares y con ese estudio se presentaron a ofrecer su asociación al municipio de la capital para hacer esa obra en particular.

**Ingresa a la sala de sesiones la concejala Abg. Daniela Chacón, 15h31 (13 concejales)**

Se habla de la prohibición de hacer otras soluciones viales en el área de influencia, no se van hacer nunca probablemente porque el área de influencia no aguantaría una nueva solución vial, entonces la próxima solución vial debería ser para desviar el flujo de tránsito hacia otra zona del hipercentro de la capital para evitar la congestión de esa zona en particular.

Cuando hablamos de un análisis socio económico profundo, probablemente lo social no haya sido muy profundo pero el análisis de la situación si, la zona de la que estamos hablando, es decir el túnel específicamente en muchas ocasiones ha sido catalogado en sus horas pico como la vía más congestionada de América Latina ¡jojo! No de Quito, no de Ecuador, de América Latina, entonces había que verle una solución y la solución es esta. Han existido muchas quejas, se ha hablado mucho del transporte público; ahora va a haber transporte público y es gracias al puente ¿por qué no se hizo otro túnel? Porque otro túnel en las mismas condiciones del que tenemos no recibe transporte público, no porque no nos da la gana sino porque no entra el transporte público.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Dr. Pedro Freire, 15h33 (14 concejales)**

En lo personal, Alcalde, me parece que el cálculo de los peajes es extraordinariamente conservador; si alguno de ustedes ha viajado en automóvil propio hacia el norte del país se habrá dado cuenta que tiene una mano en el volante y la otra mano en el bolsillo, porque a cada momento tiene un peaje de a dólar ¡jojo!, “n” kilómetros tenga su dólar; más kilometritos tenga su dólar; y váyanse a países con una vialidad no tan avanzada como la nuestra y el peaje cuesta cinco dólares y eso por no mencionar Europa, donde cuesta 20 dólares pagar un peaje.

Así que yo felicito enormemente Alcalde, y aunque no me han encuestado los periodistas de El Comercio, considéreme dentro de ese 68% de ciudadanos que están realmente conformes con una obra que les va a solucionar un problema, tengan en



mente eso ciudadanos porque solucionar los problemas de la ciudad es el trabajo del Alcalde, no inventarse una obra, no buscar la forma de que la obra no se haga.

Finalmente quiero mencionar, se ha hablado aquí de los trece millones que aporta el municipio y ¿por qué? Una “app”, es una alianza pública - pública o una alianza pública privada donde el socio mayoritario es el de afuera pero el municipio también es socio, nosotros somos socios de ese puente por 30 años al 10%, tenemos que poner el 10% de la inversión, no conozco yo ninguna sociedad donde un socio pone todo el dinero y el otro pone el entusiasmo, no más, así que también hay una razón bastante clara en eso.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Sr. Mario Guayasamín, 15h36 (15 concejales)**

Por otro lado, ofrezco disculpas por no acogerme al concepto del señor concejal Páez, dada mi edad, en vez de acogerme al tema pedagógico prefiero mantenerme dentro de lo andrológico, Carlos, cuando uno ya va peinando tantas canas... Muchas gracias, Alcalde, y esa es mi opinión; no voy a pedir absolutamente nada, salvo tal vez, lo dije un poco en broma la vez pasada, que quería un certificado de salud mental del presidente y del gerente de la empresa china, quisiera que también me pongan uno del gerente de la EPMMOP, porque teóricamente hizo todo al revés y él solito fue a pedir un examen especial de la Contraloría, así que debe tener algún problema o debe estar seguro de lo que está haciendo. Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejala Castañeda.

**CONCEJALA LIC. SUSANA CASTAÑEDA:** Buenas tardes con todas y con todos; compañeras y compañeros concejales, señor Alcalde. Yo quiero mencionar algunos temas, no voy a repetir los que ya han dicho y muchos de ellos yo los suscribo, pero es pública la preocupación que tenemos sobre todo en la manera de presentar los proyectos por sus funcionarios, señor Alcalde, a la ciudadanía.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Sr. Marco Ponce, 15h37 (14 concejales)**

La ciudad necesita del aporte serio y oportuno de los ciudadanos organizados pero sobre todo de técnicos de varias ramas y de la responsabilidad, calidad y seriedad de

las empresas públicas municipales en la gestión de la ciudad. Ha sido evidente la falta de visión, de planificación, la improvisación, sobre todo de sensibilidad y de la burla de la que hemos sido objeto no sólo los concejales sino los ciudadanos y ciudadanas de Quito.

Yo quisiera pedir que por la presentación que se ha hecho ahora, no podemos olvidar que se ha malgastado y utilizado fondos públicos en publicidad engañosa, deberíamos entre otras leyes revisar la Ley del Consumidor. Usted, señor Alcalde, como primer personero de la ciudad es responsable de sancionar a los funcionarios y solicito se haga pública su decisión, que esto que ha sucedido el día de hoy sea un ejemplo para que se escuche a las voces de quienes reclaman obra pública en sus barrios; que se vuelva los ojos a la ruralidad que ha sido olvidada y menospreciada, mientras proponemos esta gran obra, usted debe conocer, señor Alcalde, que estamos solicitando que se cumplan presupuestos participativos desde el 2014 en las parroquias rurales. Necesitamos un plan integral de movilidad; necesitamos que se escuche a los vecinos de El Condado; que se explique qué sucede con los Quito Cables; ese otro proyecto de esta administración que no cuenta con estudios.

Exigimos que ahora que, aparentemente, está más claro lo que se va a hacer con este proyecto se nos haga llegar la información y que se transparente a cada uno de los concejales y a la ciudadanía. Queremos saber ¿cuánto cuesta? ¿Cuánto tenemos que pagar los ciudadanos cuando pasemos por ese peaje, a la empresa china? Son muchas las interrogantes, leemos el contrato y la empresa debe estar fascinada y contentísima de haber firmado este contrato con la EPMMOP ¡nunca, pierde la empresa!

Quiero preguntarle a usted, señor Alcalde, ¿dónde queda, eso de cuidar los bolsillos de los quiteños? Gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejales Reina.

**CONCEJAL ECON. LUIS REINA:** Buenas tardes, creo que este diálogo, esta sesión lleva a repensar como debe ser tratado el tema del transporte público por la incidencia que tiene en la calidad de vida creo que habrá que trabajar para que se lo considere uno de los sectores estratégicos y habrá que incorporarlo así en la

Constitución Política para que después tengamos unas reglas de carácter general en todos los municipios del país.

Yo veo una claridad, primero se anuncia en la prensa, el paso marchó por elevado o por ineptitud o por falta de planificación; pero primero se anuncia en la prensa, espero que esto no sea a costas del presupuesto del municipio, espero que sea realmente noticia y no sea parte de los anuncios pagados.

Se nota que el proyecto fue no planificado, apresurado y yo digo ya se nos presentó los renders pero yo digo ¿Cómo comprobamos y verificamos que eso es parte del contrato? En el apéndice uno no constan ese tipo de obras y, por lo tanto, no queda especificado quienes serán los que asumen esas responsabilidades, por lo tanto solicitamos que se nos diga cuando se nos va a presentar que esos cambios son parte de este contrato y por lo tanto parte de esta iniciativa. Cuando se nos va a hacer conocer el convenio, que contempla específicamente todo lo que se prevé para hacer efectivo que será utilizado con transporte público, hasta tanto sólo quedará en frases, en expresiones, en buenas intenciones y no se dice.

Esperaremos los estudios definitivos por el tipo de contrato; los estudios de ingeniería eso esperamos que se nos haga conocer con debida anticipación. Creo que es importante, Alcalde, hay que certificar, de verdad, quién hizo los estudios sobre el puente. Es necesario que se certifique con mucha precisión quien es el propietario de esos estudios ¿o hizo la empresa EPMMOP? ¿O se los aportó el municipio? Que quede absolutamente claro cómo se incorporan los estudios y todo el trabajo que hizo la EPMMOP.

Yo también me pregunto, la EPMMOP firma y la EPMMOP ha estado ausente ¿por qué? ¿Qué se pretende? ¿Qué es lo que se trata de hacer? Y hay unas presentaciones de todos los efectos colaterales que la ruta Quinche – Cumbayá y que el metropolitano y ¡claro! Otra vez un discurso ¡podemos vivir mejor! ¡Mañana estará eso también listo! ¿Dónde? ¿Cuándo? ¿Dónde está el cronograma? ¿Dónde están los estudios? ¿Cuál es la verdad? La certeza para conjugar y tener la plena certeza de que esta gran obra de los 131 millones está relacionada y cuánto más tenemos que invertir y en qué cronograma vamos a realizar las obras adicionales que se las considera parte de este proyecto, como es el corredor Quinche – Cumbayá y el metropolitano. Caso

contrario otra vez estaremos en serios aprietos del correcto uso de esta gran inversión, que es inversión pública. Muchísimas gracias.

**Ingresa a la sala de sesiones el concejal Marco Ponce, 15h44 (15 concejales)**

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Garnica.

**CONCEJAL ABG. SERGIO GARNICA:** Gracias Alcalde, compañeras y compañeros concejales, público presente. En primera instancia yo quiero resaltar y felicitar, Alcalde, esa iniciativa suya a dar apertura a la discusión y a la retroalimentación de este proyecto, es importante señalar que frente a una serie de inquietudes ciudadanas, colectivos que se han manifestado legítimamente como corresponde y como así lo garantiza la Constitución, se ha dado esa apertura y eso ha dado cuenta el día de hoy a través de cada uno de los técnicos que han manifestado todo lo que sea recogido a través de estos foros, a través de la recepción de esta serie de inquietudes que da como producto final lo que el día de hoy hemos visto. Es decir, yo entiendo que todo lo que se ha presentado el día de hoy, obedece a un proceso que debe seguir construyéndose, esa apertura que se ha brindado por parte de la municipalidad tiene que ser plasmada con lo que el día de hoy se ha manifestado por parte de los técnicos.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Dr. Mario Granda, 15h45 (14 concejales)**

Hemos tenido una explicación muy interesante y de esa manera resaltó el día de hoy la apertura en el sentido de que por un lado no ha sido o no hemos visto una actitud suya diciendo que “esta obra va porque va” y si bien es cierto hay que manejar con términos de tolerancia por otro lado determinados grupos o personas que decían no queremos que vaya la obra; llegar a un punto de equilibrio me parece algo muy importante de resaltar como lo que el día de hoy ha sido expuesto en el seno del Concejo.

Hay tantos temas que, obviamente, tienen que seguir su camino y su derrotero, nosotros al ser autoridad pública, usted Alcalde al manejar la cosa pública y como responsable ejecutivo que es de conformidad con la Ley, con el COOTAD y todas las normas y ordenanzas; si bien se ha facilitado un oficio en donde se establece que el 27 de julio de 2016 se presenta un pedido a la Contraloría para que realice un

examen especial a la etapa precontractual y contractual de la alianza estratégica, eso es importante resaltar que una muestra más de apertura y sobre todo de un manejo de transparencia en el quehacer del manejo de la cosa pública y sí así no hubiera sido hay que decir que todos los actos y omisiones que se produzcan en el ejercicio de la función públicas siempre estarán bajo el escrutinio de la ciudadanía y también de las autoridades competentes, por eso es importante mencionar que generar o ya sentenciar como ilegal determinados actos o determinadas situaciones me parece que no es competencia del Concejo, hay autoridades competentes como la Contraloría y ahí si es que hay determinaciones de responsabilidad en el ámbito civil, administrativo o penal se da el mismo tratamiento.

Ustedes recuerden cuando analizábamos el proyecto Metro de Quito en donde me parecía ciertos escenarios similares a los que se debatieron en esa ocasión, yo también pedí el examen a la Contraloría se requirió por parte de una Comisión Especial de Fiscalización y de esa manera lo que se pretende es no obstruir una obra importante para la ciudad, sino transparentar la ejecución de la misma.

Hay muchos temas que se han discutido en función de velar por la fiscalización y debemos mencionar adicionalmente cuando una persona en uso de las facultades fiscalizadoras hace el anuncio de un proceso de fiscalización no puede al mismo tiempo ya concluir y recomendar hay que dar un espacio prudente para que una vez analizados los documentos tomar para sí con responsabilidad ante el Concejo y la ciudadanía cuáles serán las conclusiones y recomendaciones.

Otro tema muy importante ¡qué bueno! Que en este espacio democrático, de debate, de discusión y también de discrepancia como es un ámbito y un espacio como es el Concejo Metropolitano se discuta y se reflexione sobre este tipo de obras que se está ejecutando en el Distrito Metropolitano, lo terrible sería y esto para los ciudadanos sobre todo que no discutamos obras como las que se han mencionado el día de hoy como esta solución vial del túnel Guayasamín que demanda una especial atención e importancia; yo recuerdo cuando tuve la oportunidad de estar como miembro del Concejo en la época del General Paco Moncayo, ahí ya se vio la necesidad de construir un segundo túnel paralelo al de Guayasamín, precisamente por la importancia que tiene esta conexión vial desde el hipercentro, llamó yo, hacia los Valles de Cumbayá, Tumbaco, El Quinche y toda la zona de influencia del nuevo aeropuerto.

Me parece que es muy importante señalar que esto obedece a una gran demanda y una gran necesidad que va, sin duda, a ayudar y a coadyuvar muchísimo al tema de movilidad y sin embargo de esto también hay que decir con absoluta firmeza que todas las obras que coadyuven como es la intención también de elaborar una obra muy importante como es Metro Cables que vaya desde Cumbayá o desde Tumbaco - Cumbayá - La Carolina también va a coadyuvar, sin duda, al mejoramiento a futuro, no pensemos sólo de aquí a un año, a dos años, sino pensemos en nuestros hijos, en nuestros nietos, a quienes vienen tras nuestro, la ciudad Quito al ser la capital de un país; al ser una ciudad que está en constante movimiento, obviamente, recibe un fenómeno migratorio interno y externo importante y, sobre todo, en los actuales momentos dado los hechos que se suscitaron a raíz del terremoto del 16 de abril, ese incremento de población sea por el fenómeno migratorio interno o sea también por el crecimiento mismo de una ciudad, demanda de mayor infraestructura en todo sentido y en este caso una infraestructura vial que va a ayudar muchísimo a la movilidad en estos sectores.

Por lo señalado, me parece también que es muy importante señalar obras como el Metro de Quito, la adquisición de los 40 articulados; la adquisición de los 80 biarticulados; la incorporación y el mejoramiento del sistema de transporte público en el Distrito Metropolitano va a coadyuvar sin duda para que se desestime el uso del vehículo particular y, ojalá, a riesgo en este caso de este consorcio chino si es que a futuro disminuye el uso del vehículo particular no dando esa expectativa de uso o paso por esta solución Guayasamín, eso es ya problema de ellos, lo que nosotros como autoridad debemos encaminar y enfocar es en dar soluciones definitivas para mejorar día a día el servicio de transporte de modo de que sea cómodo, seguro y conveniente y de esa manera desestimulemos el uso del vehículo particular.

De la misma manera, mencionar que si bien consta en la ordenanza que reformamos el tema del servicio de transporte público, hay que recordar que con la presentación del día de hoy queda absolutamente claro para esa serie de confusiones y elucubraciones que se dieron, que será utilizado este eje vial para el servicio de transporte público y ese es un logro importantísimo para disminuir los tiempos de desplazamiento.

Nosotros, como representantes de la ruralidad hemos visto o hemos conversado con varias personas que viven o residen, por ejemplo en el Quinche que para ir al centro histórico tienen que ir hasta la Río Coca y de ahí subirse al servicio de la Ecovía y de esa manera llegar al playón de la Marín; ahora existirá una disminución sustancial en el tiempo mejorando la calidad de vida de las personas aprovechando de mejor manera este tiempo que será reducido con este tipo de obras y eso es muy importante para la ciudadanía.

Finalmente, quisiera manifestar que al ciudadano lo que le interesa es, precisamente, que la ciudad vaya creciendo. Ya el día de hoy se ha eliminado de la propuesta el paso elevado, se está dando tranquilidad a los moradores del barrio Bolaños, uno de los temas que me generaba preocupación particular y pedirle, Alcalde, que todos estos temas se subsanen, todo lo que corresponda tanto en el ámbito contractual como lo que tiene que ver con los procedimientos dentro del Concejo Metropolitano.

Hay que aprobar, sin duda alguna, y para eso la Comisión de Uso de Suelo, con total apertura como siempre, para ver la revisión de los trazados viales, la modificatoria de la plaza Argentina y de esa manera ir subsanando todos estos elementos que están y que de seguro van a dar satisfacción a los ciudadanos. Lo importante no es quedarnos ahí, lo importante no es oponernos por oponernos sino generar con actitudes propositivas al mejoramiento de proyectos como el que el día de hoy hemos recibido la información. Felicitaciones, augurar que vaya muy bien ese proyecto, Alcalde, y que se subsanen todos los requerimientos de orden técnico y legal, gracias.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Sánchez.

**CONCEJAL LIC. EDDY SÁNCHEZ:** Gracias, señor Alcalde, miembros del Concejo, creo que gobernar es decidir, y decidir siempre significa sacrificar algo; imposible satisfacer todas las expectativas de toda una población pero siempre el bien común debe guiarnos; el bien común es el que tiene que guiar nuestras decisiones. En estos siete años hemos tenido que defender muchos proyectos, a veces inclusive sin observar tal o cual procedimiento porque el bien común así lo exigía y hemos apoyado; cuando la ruta Gualo – Puenbo quería imponerse se decidió que sea la Ruta Viva y preservar el bienestar de la comunidad de Gualo, los cholos de Gualo como alguien decía; y se afectaron sectores importantes de la comunidad y otros

estratos de la sociedad porque el bien común así establecía y en estricta observancia a un plan que se tenía que desarrollar.

Cuando se aprobaba el plano de intervención vial, muchas observaciones; el Metro distinguidos ex concejales, representantes de la Academia en Quito hacían observaciones que tenían muchas curvas el trazado vial, alguien sugirió que vaya por la Marín, que no caven debajo del centro histórico; hoy tenemos un trazado vial que ha sido técnicamente desarrollado y que enfrentó oposición y que oposición terminamos generando una brecha financiera muy fuerte, porque un riesgo producto de todo lo que significó la coyuntura política pre-electoral, electoral y post electoral, afectaron el proyecto; seguramente muchos sostenían también y son respetables todos los criterios de que no habían suficientes estudios, se organizaron veedurías, fiscalizaciones pero el proyecto ha seguido porque ha habido decisión política en la anterior administración y en esta administración tiene que ser así porque la ciudad así exige, al margen de cualquier posición ideológica, programática, creo que ese es el gran reto. ¿Quiénes son los beneficiados? Creo que son las comunidades, las parroquias orientales que ya hoy van a tener y a experimentar una conexión real, algo que está bosquejado en el Plan de Desarrollo del Distrito Metropolitano 2012 – 2022; 2015 – 2030 que está también bosquejado en el Plan Metropolitano de Movilidad, fundamental lograr esa famosa conexión de los valles orientales a la macro centralidad, al hipercentro ¡qué bueno! Que se haya dado esto, el diálogo sí debe seguir pero no un diálogo que termine coartando y postergando el desarrollo de la ciudad en las aspiraciones de la gran mayoría de los quiteños y quiteñas, de las áreas rurales, de las áreas urbanas.

El diálogo debe seguir sin matiz político pero tampoco puede coartar la toma de decisiones; se debe escuchar a las quince familias propietarias de los predios del barrio Bolaños que serán afectadas, quince familias y tienen que darles alternativas de solución, de compensación, de reconocimiento de todo lo que significa esa intervención y estaremos celosos vigilantes de que así sea. Sabemos que es un barrio ancestral, todavía no se regulariza el barrio ancestral, tenemos que seguir en esa dirección.

Yo saludo realmente la posibilidad de que la cláusula 14.09 permita introducir modificaciones al proyecto, inclusive obras adicionales y que la misma cláusula permita, inclusive, llegar a acuerdos de tal suerte de que se asegure que los factores



de riesgos que preocupan a todos no queden sueltos en las obras adicionales que van a desarrollarse.

Yo hubiera querido también que se enfoque no como una internalidad sino como externalidades lo que presentó Miguel, en el sentido de que más allá de una corrida económica financiera, va más allá de una tasa interna de retorno; más allá del valor actual neto; el impacto positivo social reflejado en externalidades creo que se quedó corto y sí nos hace falta eso también difundir; creo que también se quedó corto en el proyecto Metro y en cierta forma afectó.

Lo procedimental es importante, queridos y distinguidos compañeros y compañeras concejales, hay que observarlo pero no podemos seguir postergando la toma de decisiones que son fundamentales, la conexión de los valles orientales fundamental; el contar con un nuevo corredor, con una tabla operacional que se ha desarrollado a conciencia, se ha coordinado esto con el Secretario de Movilidad y realmente permite a varias decenas de miles servirse de un transporte cómodo, seguro y confortable como son los biarticulados reforzados con micro buses y con buses que van a permitir llegadas y plasmar un concepto de multimodalidad e intermodalidad, a veces estaban solamente en el papel.

**Ingresar a la sala de sesiones la concejala Dra. Renata Moreno, 15h54 (15 concejales)**

Yo sí voy a pedir también que la integración tarifaria sea una realidad; que el morador que viene desde El Quinche en este corredor pueda conectarse a la Ecovía sin sufrir el impacto de incrementos de pasaje; pueda conectarse al Metro con los tratamientos que tenga que darse pero mejorar los tiempos de desplazamiento fundamentales, tiempo de beneficio del quiteño, tiempo productivo, tiempo de descanso, tiempo con la familia y eso creo que es fundamental también entender esos destinos hacia la Ecovía, hacia la Carolina; la intermodalidad con la Bici Q o con la bicicleta pública fundamental; creo que se merecen todo nuestro apoyo.

Es fundamental entender también de que inclusive en una de las vías que se está estableciendo y planteando de menor crecimiento en cuanto a tiempo de desplazamiento de 47% tendrá una suerte de rentabilidad de 20 años, es decir que en 20 años sin modificar nada, recién en 20 años volveríamos a las condiciones de

congestión de esta época, creo que le da mucha sustentabilidad, ya se nos decía que proyectos más extraordinarios aseguran 10 años de sustentabilidad y obligan a pensar en otros proyectos.

Estamos claros realmente cuál es el área de influencia, definir lo que es el centro norte, la salida norte, creo que es tarea de nosotros pero ahí está un área de influencia que se tiene que respetar y creo que en términos prácticos en los próximos años el municipio, el Concejo centrará sus esfuerzos hacia el túnel que vaya debajo del Auqui hacia los valles orientales o la famosa solución que tampoco los vecinos de la Vicentina, respetables vecinos no dejaron construir. Monjas, Vicentina, San Juan Alto y que quedó postergado pero por ahí tendrán que ir los desafíos, no creo que sea motivo de preocupación, de pronto que en las próximas administraciones se nos ocurra otra salida donde ya estamos viendo condiciones de sustentabilidad adecuadas.

Tranquiliza saber que la Plaza Argentina que seguramente no llega ni a decenas las visitas diarias de ciudadanos, hoy será revitalizada, será rescatada en una connotación histórica, ambiental inclusive; mucho más amigable esta plaza de ciudad, esta plaza que ha estado postergada, que se le dé vida ¡qué bueno! Porque estamos seguros que hasta aquí estuvo olvidada y yo saludo también esa decisión de intervenir en ese sentido.

Yo concuerdo que se debía eliminar el paso elevado, hoy se ha dado un manejo más adecuado en lo que son soluciones a desnivel fundamental trabajar esto y, desde luego, que el orden del día dice conocimiento de este proyecto, que tengamos que seguir conociéndolo, seguir puliendo y aportando pero con el ánimo de decirle a la ciudadanía tenemos un gran proyecto, perfectible sí, pero no vamos a esperar que sea del todo perfecto para poder iniciar, el tiempo corre; el tiempo es nuestro principal enemigo y las soluciones sobre la marcha en el marco de una decisión y voluntad política son las que espera realmente la ciudadanía, eso nada más señor Alcalde.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejal Freire.

**CONCEJAL DR. PEDRO FREIRE:** Gracias, señor Alcalde, compañeros concejales; en realidad estos ejercicios democráticos con la ciudadanía y con el Concejo son muy

buenos porque podemos solucionar muchas cosas y, Alcalde, yo también en la línea de los concejales del bloque decirle que le felicitó también por haber escuchado a la ciudadanía y darles una solución inmediata.

**Sale de la sala de sesiones el concejal Lic. Eddy Sánchez, 16h05 (14 concejales)**

Lo que me preocupa de las intervenciones y me viene a la mente ese refrán “palo porque bogas, y palo porque no bogas”, antes nos decían que no hacíamos nada, ahora nos critican que hacemos bastantes obra pero mal; y, también me preocupa algo que está en la Constitución, el principio de la inocencia, aquí ya estamos pidiendo ejecución, estamos pidiendo que se destituya, estamos pidiendo que a los funcionarios se les siga, es decir en materia legal hay que ser concretos, hay que oír a las partes; hay que ver quién es el que sanciona y no es potestad nuestra sancionar un tema del ejecutivo sino de la Contraloría y sé que usted ya pidió, el gerente ya pidió el informe respectivo. Pedir que se suspenda la obra también no estoy de acuerdo desde el punto de vista jurídico porque no es atribución del Concejo y la arrogación de funciones es un delito penal y no le puedo pedir a usted que violente la ley porque hay un contrato y el contrato es ley para las partes y ahí hay que tener mucho cuidado.

También, me preocupa como el Procurador General del Estado emitió el dictamen favorable, es un requisito importante para firmar un contrato o una alianza estratégica o una alianza pública privada. En definitiva, señor Alcalde, yo como concejal y ratificando lo que dice Eddy Sánchez, estas obras tienen que continuar, las obras que son grandes siempre han tenido críticas; le pongo un ejemplo el aeropuerto fue criticado y ahora estamos hasta con premio; la Ruta Viva fue criticada cuando quería hacerse esa vía que ahora es una ruta extraordinariamente buena, tipo Estados Unidos, alabo esa obra que es muy buena.

En cuanto, al barrio Bolaños la obra pública que realiza el ente público es bajo la figura de declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación, entiendo que eso está en trámite; en la declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación está la ficha de expropiación clarísima, cuál es la superficie y cuál es el inmueble que se va a expropiar. El mismo COOTAD establece claramente la negociación, entiendo que habrá una negociación con los doce, trece, catorce o quince afectados del barrio Bolaños, es decir a nadie se va a perjudicar porque la ley no permite que a nadie se le

perjudique porque la expropiación es algo interesante es el justo precio, hay que reconocer a los señores propietarios que este es el justo precio que debemos pagarles, permutar o reubicarles, esa es la negociación que debe existir en este tema.

Yo quisiera pedir al Concejo que sí hemos cometido un error en materia pública se puede corregir, veamos el trazado vial; estoy de acuerdo el trazado vial es un acto administrativo previo a la declaratoria de utilidad pública, hay que ver si existe o no trazado vial, si no hay trazado vial el Concejo, para que continúe la obra, tiene que ver una alternativa para aprobar un trazado vial porque eso es lo jurídico, yo hago un análisis desde el punto de vista legal, el trazado vial es un acto administrativo previo a una declaratoria pública con fines de expropiación; veamos si hay trazado vial o no hay trazado vial y si no hay trazado vial no podemos paralizar una obra por un tema que no tiene tanta relevancia jurídica o tanto peso legal, simplemente que entre al Concejo, se aprueba el trazado vial y la obra continuaría, eso hay que ver y analizar jurídicamente el tema.

Yo, señor Alcalde, estoy contento, satisfecho por la discusión de hoy; hoy se ha expuesto cada criterio que respeto muchísimo, los criterios de los señores concejales, pero yo considero que esta obra debe continuar porque será en beneficio de la ciudad.

**SEÑOR ALCALDE:** Concejál Albán.

**CONCEJAL SR. JORGE ALBÁN:** Voy a ser muy corto y puntual. Voy a insistir en el pedido de que se nos entreguen los estudios y volver a retomar el tema. Creo que los nuevos planteamientos caben dentro de la figura de los estudios definitivos que debía realizar la empresa, eso me parece que se puede resolver por esa vía.

Además me parece que algunos aspectos del contrato que generan ambigüedades deben ser revisados, en eso coincido con Daniela, hay algunas formulaciones y artículos que generan ambigüedades de cuál es la obra similar, por ejemplo; en qué sentido es similar; de dónde a dónde va el centro norte, le oigo a Eddy Sánchez que dice que en La Vicentina podría empatar la vía del puente desde la Vicentina y el túnel del Auqui llega a la Ruta Viva ¿es parte del área de influencia o no? Ese es un proyecto importante que entiendo lo estaba desarrollando el Consejo Provincial en alianza con esta administración, entiendo que era así. Entonces, no es una

preocupación secundaria, es una preocupación sustantiva que deben ser revisadas esas cosas.

Yo quiero decir, finalmente, que el contrato establece un plazo fijo ¡caramba! qué se jugaron un riesgo y yo creo que no hay que darle pretexto a la empresa que no cumpla esos plazos, ese es mi particular punto de vista, pero eso no significa que no se hagan las revisiones y correcciones que sean del caso.

**SEÑOR ALCALDE:** Bien, una vez tratados todos los puntos del orden del día y no habiendo más asuntos que abordar, declaro clausurada la sesión, muchas gracias.

**SIENDO LAS DIECISÉIS HORAS CON QUINCE MINUTOS DEL JUEVES ONCE DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS, SE CLAUSURA LA SESIÓN ORDINARIA DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO.**

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

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

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

Transcripción: Esther L.