

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE
PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN.
EJE DE GOBERNABILIDAD E INSTITUCIONALIDAD
MARTES 26 DE MAYO DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinte y seis días del mes de mayo del año dos mil quince, siendo las 15h10, se instalan en sesión extraordinaria, en la sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación, concejales: Sra. Ivonne Von Lippke, Sr. Jorge Albán, Abg. Eduardo del Pozo, Msc. Soledad Benítez; y, Sr. Marco Ponce, quien preside la sesión.

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Dra. Alexandra Pérez, Administradora General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; Dr. Gastón Velásquez, Procurador Metropolitano; Sr. Roberto Bustamante y Dr. Galo Cevallos, asesores de la Administración General; Abg. Javier Aguinaga, Sres. Andrés Prado y Sebastián Salazar, asesores de la concejala Ivone Von Lippke; Sr. Jorge Guzmán, asesor de la concejala Soledad Benítez; y, Abg. Diego Suárez, asesor del concejal Marco Ponce.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario; y, da lectura al orden del día.

- 1. Conocimiento y resolución de las actas de las sesiones realizadas el 22 de abril, 4 y 8 de mayo de 2015.**

Las actas de las sesiones realizadas el 4 y 8 de mayo de 2015, son aprobadas sin ninguna observación.

El acta de la sesión realizada el 22 de abril de 2015, por pedido del concejal Jorge Albán, quien manifiesta que es una sesión bastante compleja, por lo que solicita la revisión del acta.

- 2. Conocimiento y aprobación del esquema de financiamiento para la adquisición de 80 unidades de transporte masivo, bajo la modalidad de crédito de proveedor.**

Dra. Alexandra Pérez, Administradora General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: Manifiesta que tras haberse presentado la necesidad de adquisición de buses con ciertas especificaciones técnicas, se determinó que el bus

biarticulado tiene menor costo y mayor capacidad que el trolebús, y que cumple con las necesidades que exige el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por algunas características, como son: los tiempos de entrega; no necesita de una inversión en líneas aéreas de contacto; sus repuestos son más económicos; y, existen con mayor rotación en el mercado.

A continuación, realiza la presentación del esquema de financiamiento para la adquisición de 80 unidades de transporte masivo, bajo la modalidad de crédito de proveedor, la misma que contiene lo siguiente:

- ANTECEDENTES
 - Financieros
 - Técnicos
- JUSTIFICATIVO
 - Operativos
 - Técnicos
- OBJETIVOS
 - Generales
- Indicadores endeudamiento del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.
- Características de crédito
- Fideicomiso de flujos

Esta presentación se adjunta al acta como anexo No. 1

Concejala Soledad Benítez: Manifiesta que en el informe existen dos cuadros de la proyección de pasajeros, uno en el texto y otro en el anexo, desea conocer cuál es el definitivo.

Dra. Alexandra Pérez, Administradora General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: Manifiesta que ninguno de ellos es definitivo, pues son únicamente un ejercicio para tener una idea más clara del tema.

Concejala Soledad Benítez: Desea conocer cuánto costarían los buses biarticulados al final del pago de la deuda.

Dra. Alexandra Pérez, Administradora General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: Manifiesta que se estableció un precio referencial de 40 millones, con un valor del crédito de 7.5, que se prevé más o menos entre 7 y 10 años.

Concejal Jorge Albán: Expresa que en el esquema financiero, siempre un crédito comercial es un crédito más costoso, por lo que, evidentemente, se tendrá que esperar para saber cuáles son las ofertas. Señala que no se puede hablar a ciencia cierta que se van aceptar los 7 años y los dos de gracia, o que se van aceptar los intereses propuestos; es decir, es un crédito costoso y complejo. Manifiesta que no tiene mayores observaciones

respecto del modelo de crédito planteado, pero desea dejar constancia de esto, hay que esperar finalmente las ofertas, respecto al número de pasajeros, lo cual expresará cuando se analice el tema técnico. Indica que las diferencias entre el uso del diesel y la electricidad pueden ser bastante importantes, además, la diferencia en mantenimiento y la vida útil, que sería importante considerar dentro del tema financiero, pues en los datos que tiene la diferencia estaría alrededor de 5 millones anuales y eso puede ser muy importante para evaluar la validez financiera; en ese sentido, sugiere escuchar primero el informe técnico antes de emitir un criterio definitivo.

Concejal Eduardo del Pozo: Manifiesta que tiene que abandonar la sesión, pero cuenta con la seguridad que todos son responsables de lo que pasa en la ciudad y se tomará la mejor decisión; y, señala que de su parte no cabe ninguna duda en cuanto al esquema financiero, pero todavía queda un proceso para discutir, aprobar o volverlo analizar, de ser el caso, en la comisión de movilidad o presupuesto.

Siendo las 15h31, se retira el concejal Eduardo del Pozo

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Manifiesta que lo que se aprueba en la presente sesión es la modalidad de compra y luego, eventualmente, será necesaria la aprobación para decidir si la unidades que se adquieran, serán a diesel, gasolina, eléctrico, etcétera; por lo que deja claro que no se está autorizando bajo ningún punto de vista un vehículo particular, sino una modalidad de compra.

Concejal Jorge Albán: Señala que el proyecto sí manifiesta que se trata de la compra de vehículos biarticulados a diesel.

Dra. Alexandra Pérez, Administradora General del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito: Manifiesta que es función del Concejo Metropolitano autorizar el endeudamiento del Municipio en función de los límites existentes, por lo que la propuesta de la Administración General, en coordinación con la Comisión, es que dados los insumos técnicos que se recibió de la unidad adquiriente, se apruebe un esquema de financiamiento que ha sido analizado. Señala que se ha realizado un razonamiento desde todas las perspectivas, y dado el tema de restricción y problemática financiera que tiene el Municipio se ha realizado una comparación y se ha encontrado como una opción válida este esquema de financiamiento, en función de esta necesidad técnica que tiene la ciudad.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Manifiesta que la Secretaría de Movilidad ha realizado varios estudios para determinar lo que Quito necesita en materia de transporte

público, ; al respecto señala que la demanda de pasajeros es elevada, por lo que hace pocos meses se incorporaron 40 buses articulados a diesel, y prácticamente no se sintió la entrada de estos buses , los mismos que tuvieron un motor que ha permitido dos cosas, garantizar el viaje de los pasajeros y al mismo tiempo ser amigable con el medio ambiente, es decir, con tecnología superior.

Indica que se han analizado todas las variables de los componentes BRT, y pese a que no corresponde al Municipio controlar la calidad del combustible, es importante señalar que el combustible que normalmente se tenía contaba con 500 partículas por minuto (500pp), lo cual ha ido gradualmente bajando y hoy nos encontramos con un combustible no superior a los 150pp; es decir, hoy los buses pueden tener una tecnología llamada euro 3, tecnología que mientras la regla nacional se encuentra en un estándar de aprobación de 50% de opacidad, con estos buses no se alcanza más allá del 7%. Al respecto, manifiesta que en Rusia y Austria existen fabricantes de buses articulados eléctricos; sin embargo, la producción en el mundo, el tema eléctrico indudablemente va desapareciendo de a poco, lo cual quiere decir que mientras en el mundo se está apoyando un avance de tecnología diesel con mayor calidad de combustible para menor cantidad de opacidad, hay muy pocas ciudades que están apostando por la construcción de trolebús o llamados BRT eléctricos concatenados, ya que alrededor del mundo se está apostando por BRT articulados o biarticulados diesel con tecnología euro 3, o superior a ella.

Concejal Jorge Alban: Solicita bibliografía de lo expuesto por el Secretario de Movilidad, ya que tiene referencia bibliográfica que señala que los carros eléctricos no son afectados por la altura, a diferencia de los que utilizan combustibles fósiles, a los cuales les altera la altura. Al respecto, señala que el gas liviano, por ejemplo, difícilmente funciona bien en ciudades de altura, y en Quito existen cuevas, por lo que el diesel tiene dificultades de operación en ciudades de altura, en contraste con la electricidad.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Manifiesta que no dispone al momento de bibliografía, pero que la hará en el transcurso del día.

Concejal Jorge Albán: Solicita que quede constancia que no se ha entregado referencia bibliográfica sobre lo expuesto por el señor Secretario de Movilidad.

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Manifiesta que no existen estudios a largo plazo sobre la durabilidad, mantenimiento e idoneidad de los vehículos duales o eléctricos para transporte público, sino que existe tecnología híbrida y, al decir de los ingenieros de las principales fábricas de transporte público, están empezando a desecharlos por el mantenimiento; además, por el alto costo de la batería, que tiene duración relativamente corta, y considerando el problema ambiental que se genera al desechar las baterías de litio, lo cual considera un problema grave.

Concejala Ivonne Von Lippke: Manifiesta que en cuanto al esquema financiero se encuentra de acuerdo, pero en la parte técnica se dice que los buses articulados transportan un peso promedio de 70 kilos sin embargo, según la información con la que

cuenta esto da más o menos 11.9 toneladas, el peso de la unidad es de 18 toneladas con personas, esto es 29.9, el biarticulado tiene el mismo promedio pero tiene 250 pasajeros; entonces, el peso es de 17.5, existe una diferencia de 25 toneladas y con el peso sería 42.5 toneladas. Señala que se refiere a estos aspectos porque su preocupación es que en la parte de Carcelén, por ejemplo, en el Parque de los Recuerdos, existen pendientes y el motor no tiene la fuerza para subir, por lo que se detiene, al volver a encender se puede recalentar el motor al no tener la fuerza necesaria.

Adicionalmente, solicita que en la parte técnica se le explique cuáles vías están pavimentadas y cuáles están hormigonadas, porque en la ciudad las calles no están preparadas para recibir el peso de los biarticulados requeridos. Al respecto, señala que en el centro histórico, por donde circularán los biarticulados, se encuentran las casas patrimoniales, por lo que se corre el riesgo de afectar el patrimonio; en tal virtud, sugiere que primeramente se refuercen las vías por donde transitarán los biarticulados, y manifiesta que, según tiene entendido, si se trata de asfalto el mismo tiene que ser de 30 cm, y si fuera de hormigón, deberá ser de 50 cm para que resista, de lo contrario se romperán las alcantarillas del centro. Solicita que se entregue por escrito un informe en el que se determine que estos problemas no van a suceder o pueden ser superados; y, que se revise el motor y se diga si es apto o no el tipo de combustible que tenemos en el país para su funcionamiento.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Manifiesta que no se está comprando un bus sin ningún tipo de tecnología o normativa que permita hacerlo, por ello los documentos de la contratación se refieren a la norma INEN que no es solo para Quito, sino a nivel nacional. Señala que este tipo de vehículos no pueden recalentarse por varias razones, por ello se solicita como un requisito mínimo el tener 340hp o caballos de fuerza, que estén probados a más de 2700 metros de altura; y, por supuesto, con mucha propiedad la señora concejala menciona que los buses, por lo general, tienen motor no de playa, sino más bien, de nivel de mar. ¿Cómo se calcula que es lo que pasa con un motor después de nivel de mar? Señala que la técnica establece que de 0 a 500 metros el motor tiene su misma potencia; sin embargo, el oxígeno al ir decreciendo por el tema de altura, después de los 500 metros, tiene un porcentaje de desgaste de 1% por cada 100 metros que va subiendo. En este caso si Quito tiene una altura de 2800 tendríamos que tener para el porcentaje de medir un caballo de fuerza 23% menos y en este sentido se han preocupado, por lo que dentro de las bases para la compra textualmente expresa "la potencia tiene que ser de 300hp a 2700 de altura sobre el nivel del mar"; además, se pide que el motor tenga un mejoramiento en la eficiencia del mismo, lo cual se conoce como turbo alimentador, por lo que es imposible que un motor de estas características con turbo compresor a 2700 metros tenga calentamiento por las condiciones que no están dadas por nosotros, sino por los

fabricantes. Por ello, se compromete a entregar a la señora concejal la información por escrito, en la que establecerá que los buses no fueron recalentados en Quito. Finalmente, señala que en cuanto a combustible no conoce información en la cual el gobierno manifieste que subirá el valor del combustible; y, solicita que si alguno de los presentes tiene alguna información al respecto la exprese, porque de ser así indudablemente tendríamos problemas.

Concejal Jorge Albán: Manifiesta que requiere un informe técnico completo, consistente y comparativo entre lo que significa el costo del diesel y el costo del uso eléctrico; y, solicita al señor Secretario de Movilidad que si no tiene la certeza de que el Gobierno va a mantener el subsidio al diesel para el servicio público, lo mínimo que podría hacer es un ejercicio con los dos escenarios; el uno con el costo actual, que funcionará 1 o 2 años, y otro con el costo de un combustible diesel sin subsidios. Considera que ese análisis es indispensable para la Comisión.

Indica que se requiere el informe suficientemente argumentado por escrito, por lo cual eleva a moción que se presente un informe técnico; y, luego la comisión se reúna nuevamente.

La moción del concejal Albán es apoyada por las concejalas Soledad Benítez e Ivonne Von Lippke

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: solicita que por Secretaría se someta a votación la moción del concejal Albán.

Secretaría somete a votación la moción en referencia:

Concejala Ivonne Von Lippke:	A FAVOR
Concejala Soledad Benítez:	A FAVOR
Concejal Eduardo del Pozo:	AUSENTE
Concejal Jorge Albán:	A FAVOR
Concejal Marco Ponce:	A FAVOR

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Manifiesta que la comisión, más allá de lo técnico, trata de lo económico; y, propone que se realice una comisión conjunta con la Comisión de Movilidad.

Concejal Jorge Albán: Expresa que tal como constan los informes y reportes, están mezcladas las cosas, por lo cual tiene que decirse claramente que lo que se está aprobando es la autorización al Alcalde por un monto de financiamiento determinada modalidad y condiciones; y, posteriormente, en cuanto a lo técnico se resolverá cuantas, cómo y qué se comprará, por lo que indica que parte de una decisión responsable es estar informado de todo el paquete, ya que es clave tener información fidedigna.

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Consulta al concejal Jorge Albán si estaría de acuerdo en volver a tratar el tema si se separan los temas financiero y técnico, sin perjuicio del informe que presentaría la Secretaría de Movilidad, quedando claro que la referencia técnica queda supeditada a otra comisión.

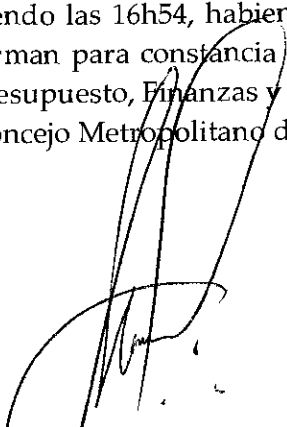
Concejal Jorge Albán: Deja constancia que requiere el informe técnico.

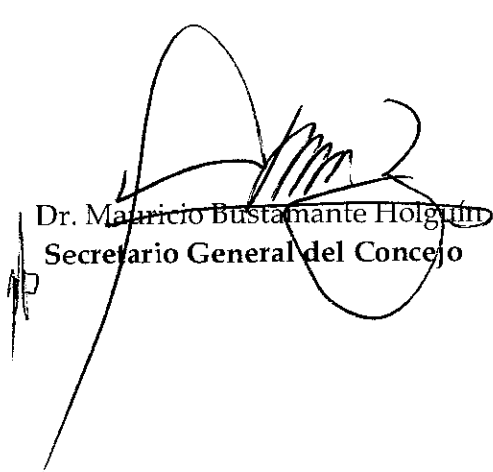
Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Insiste que si se presenta una modificatoria a la propuesta, estaría de acuerdo en tratar solamente el tema financiero, independientemente de lo técnico; y, posteriormente, que decida la Comisión de Movilidad, si se adquieren buses a diesel, a gasolina, etc.

Concejal Jorge Albán: Indica que no le parece el mejor camino, le parece razonable unir lo uno con lo otro, porque es un proyecto específico; y, porque en general el Concejo Metropolitano aprueba formas de endeudamiento específico, que define monto y modalidad de pago, por lo que lo racional es ligar lo uno con lo otro.

Concejal Marco Ponce, Presidente de la Comisión: Señala que en virtud de lo discutido, se convocará a una comisión conjunta con la Comisión de Movilidad.

Siendo las 16h54, habiendo sido tratado el orden del día respectivo, se levanta la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el Sr. Marco Ponce, Presidente de la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación; y, el Dr. Mauricio Bustamante, Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.


Sr. Marco Ponce
Presidente de la Comisión de Presupuesto,
Finanzas y Tributación.


Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo

Irene L./



**CONOCIMIENTO Y APROBACIÓN DEL
ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO PARA LA
ADQUISICIÓN DE 80 UNIDADES DE
TRANSPORTE MASIVO BAJO LA MODALIDAD
DE CRÉDITO DE PROVEEDORES**

ANTECEDENTES



FINANCIEROS

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

TÉCNICOS

- La ordenanza No. 266 limita la vida útil de los buses de transporte público a 20 años.
- El Sistema Metropolitano de Transporte de Pasajeros satisface cerca del 73% de viajes que se realizan en el MDMQ.
- En los últimos 15 años no se ha logrado equilibrar la demanda creciente con la oferta.

JUSTIFICATIVO

QUITO
ALCALDÍA

OPERATIVOS

- El incremento de la densidad demográfica tanto en el sector sur como en el norte ha generado un crecimiento de la demanda de pasajeros de 12% lo que obliga a comprar nuevas unidades.
- La capacidad vial no puede incrementarse para dar opción a carriles de rebasamiento, por lo que se toma como alternativa incorporar flota de mayor capacidad.
- El biarticulado tiene un 56% más de capacidad, lo que permite aumentar la oferta de transporte disminuyendo los costos de operación.
- Se requieren 80 unidades para la sustitución de 40 unidades que han cumplido con su vida útil y 40 para cubrir la demanda generada con la extensión del servicio a Carapungo y Guamaní.

TÉCNICOS

- El Bus Biarticulado tiene menor costo y mayor capacidad que el Trolebus
- El Bus Biarticulado cumple con las necesidades del MDMQ por tiempos de entrega
- El Bus Biarticulado no necesita inversión en líneas aéreas de contacto
- Los repuestos del Bus Biarticulado son más económicos y existe mayor rotación en el mercado

OBJETIVOS

QUITO
ALCALDÍA


GENERALES

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


Indicadores Endeudamiento MDMQ		QUITO ALCALDÍA
31 Diciembre 2014		
ENDEUDAMIENTO	Valor	
Total de deuda pública	350.721.960	
Ingresos totales sin incluir endeudamiento	597.815.723	
Cobertura porcentual (No mayor al 200%)	58,67%	
Total del servicio sobre la deuda (servicio más intereses)	52.612.291	
Ingresos totales sin incluir endeudamiento	597.815.723	
Cobertura porcentual (No mayor al 25%)	8,80%	

Características del Crédito		QUITO ALCALDÍA
Modalidad	• Crédito de Proveedores	
Monto referencial	• US\$ 40.000.000	
Plazo	• No menor a 7 años	
Período de gracia	• No menor de 2 años	
Porcentaje de financiamiento	• No menor al 80% del valor total de compra	
Costo Financiero total	• Referencial del 7,5% anual	
Garantía	• Sin aval soberano	

Fideicomiso de Flujos



- De ser requerido por el proveedor del financiamiento
- Fuente: 10 por ciento de la recaudación de las tarifas por el servicio del transporte
- Asegurar el re pago



GRACIAS

JP